

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

12|2018



SCHIFFFAHRT | SHIPPING

Reedereistandort Deutschland
Multimodale Verkehre
Investitionen & Bilanzen

SCHIFFSTECHNIK | SHIP TECHNOLOGY

Fokus: LNG-Technologie
CIMAC-Interview: »Power to X«
Vor Ort: »Yara Birkeland«

HÄFEN | PORTS

Hafen- & Wasserbau global
Update: Nord-Ostsee-Kanal
Hafenwettbewerb »LNG«



Dezember 2018 | 155. Jahrgang
ISSN 0017-7504 | C 3503 E | € 14,80
www.hansa-online.de



FASSMER



BUILDING THE FUTURE

The new "ATAIR" is the second specialized LNG-vessel built by Fassmer and the first governmental research vessel powered by LNG in Germany!

www.fassmer.de

FASZINATION SCHIFFFAHRT



€ (D) 49,90 • ISBN 978-3-7822-1317-2



€ (D) 24,95 • ISBN 978-3-7822-1312-7



ca. € (D) 29,95 • ISBN 978-3-7822-1316-5



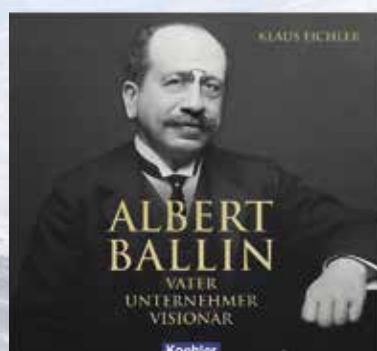
€ (D) 16,95 • ISBN 978-3-7822-1309-7



€ (D) 24,95 • ISBN 978-3-7822-1291-5



€ (D) 19,95 • ISBN 978-3-7822-1300-4



ca. € (D) 29,95 • ISBN 978-3-7822-1319-6
erscheint im November 2018



€ (D) 29,95 • ISBN 978-3-7822-1298-4



€ (D) 24,95 • ISBN 978-3-7822-1265-6

HAMBURG • GENUSS • GESCHICHTE • KUNST • REISE • WERFTEN • REEDER • TECHNIK • KALENDER • E-BOOKS

Koehler
koehler-books.de



Michael Meyer
Stellvertretender Chefredakteur

(K)eine Frage der Perspektive

»To scrub or not to scrub?« Das scheint eine der wichtigsten, wenn nicht sogar die entscheidende Frage dieser Tage zu sein. Selbst wenn man wollte, würde man als Schifffahrtstreibender nicht darum herum kommen. Eigentlich ist das aber nur ein kleiner Teil der Wahrheit, denn eigentlich geht es um etwas viel Größeres: Die ab 2020 geltende Emissionsregulierung der IMO (»Sulphur Cap«) wirft ihre Schatten voraus und wird einer der größten Wendepunkte der letzten Jahrzehnte werden. Betroffen sind sie alle: Reeder, Manager, Schiffbauer, Zulieferer, Entwickler, Logistiker, Finanzierer, Regulierer, Versicherer, Bunker-Dienstleister, Juristen.

So weit so gut und bekannt. Das 22. HANSA-Forum »Schifffahrt | Finanzierung« in Hamburg hat sie aber nun erstmals alle zusammen gebracht.

Die Idee hinter dem Ansatz – sozusagen ein teilsegmentgrenzübergreifender – ging auf. Das Ergebnis war gleichsam verblüffend wie erhofft. Denn wie sich herausstellte, besteht eine relativ große Einigkeit. Ja, die Schifffahrt hat bereits viel getan und ist den konkurrierenden Verkehrsträgern trotz ihrer vielfach attestierten Traditionsgebundenheit in mancherlei Hinsicht voraus. Aber wirklich »grün« ist sie (noch) nicht, da gibt es noch Potenzial.

Und da kommen »Sulphur Cap« sowie die noch etwas diffuse, aber definitiv anstehende IMO-Strategie zur Reduzierung der Treibhausgase um 50% durchaus recht. Denn wie auf dem HANSA-Forum deutlich wurde: In der gesamten Branche sieht man in den Wegmarken zwar eine Herausforderung, technisch wie operativ, rechtlich und finanziell. Aber sie werden auch als große Chance bewertet, und zwar in allen Teilsegmenten. Einer der Diskutanten brach-

te es auf den Punkt: »Wir sind offenbar an einem Punkt angekommen, an dem es keine Frage der Perspektive mehr ist. Ich hatte mit mehr Lamentieren und Ärger gerechnet. Das ist eine sehr interessante und erfrischende Entwicklung, die mich sehr positiv stimmt. Die Debatte müssen wir in diesem Geist fortführen!«

Diese Einschätzung erscheint umso realistischer, wenn man einen Blick auf die Beweggründe wirft. Denn für die Schifffahrt ist eine grünere Weste keine ökologisch-motivierte Geste oder freiwilliges »Gutes-tun«, schon lange kein Selbstzweck. Der Fokus auf die Chancen und den nötigen Finanzierungsbedarf ist auch marktgetrieben. Mehrere Teilnehmer des Forums machten es deutlich: Wenn wir dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben wollen, müssen wir auf die Qualität unserer Arbeit setzen, auf Good Governance, Compliance und Transparenz. Und eben nicht zuletzt auf den ökologischen Fußabdruck, auf den die Ladungskunden immer mehr pochen, vom kleineren Versender bis zu großen Konzernen. Denn deren Kunden, also die Endverbraucher, legen immer stärker Wert auf die Klimabilanz ihrer Einkäufe. Die Schifffahrt ist keine in sich geschlossene Sphäre, die äußeren Einflüsse sind enorm, und sie werden nicht weniger.

Wir bleiben auf jeden Fall an der Thematik dran, aus den verschiedensten Perspektiven, soviel können wir versprechen.

Viel Spaß beim Lesen

DNV·GL



MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions – and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities – and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at
dnvgl.com/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER

■ Märkte | Markets

Tail wind for large boxships10

■ Versicherungen | Insurance

P&I-Markt bleibt weich14

■ Finanzierung | Financing

Snapshots of HANSA-Forum 201818

Es wird wieder bilanziert und investiert.....20

MOL investiert in den Schwergut-Markt22

Hapag-Lloyd und Maersk ziehen Bilanz23

■ Schifffahrt | Shipping

Weniger Schiffe, häufiger deutsche Flagge24

Förderung für Reeder »wird evaluiert«26

Tonnagesteuer vor Gericht28

»Eisbein 2018«: Schiffsmakler zelebrieren das Menschliche29

CCS: Brücke nach China für deutsche Reeder30

Shipping is still largely a state affair, but.....32

China's un-tariffed trades change, too34

Autonome »Tesla of the Seas«: Offene Fragen, aber klarer Blick am Fjord36

Speditionen: Es wird langsam eng im Hinterland42

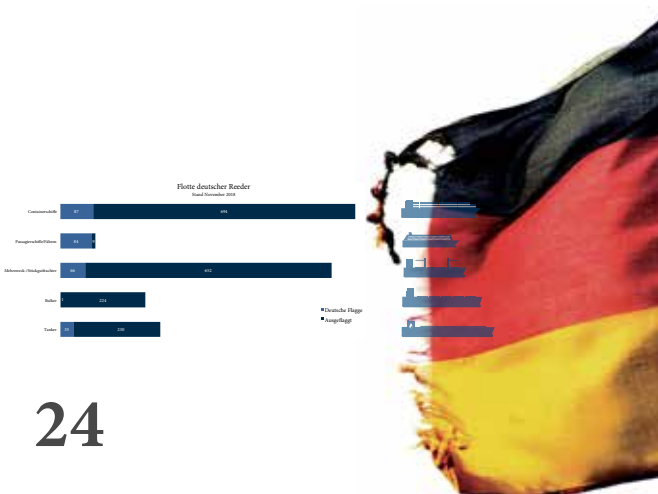
Multimodale Projektschifffahrt: Transport in neuer Dimension44



Interview mit OLIVER MENG,
Geschäftsführer des Bremer
Bahnoperators Necoss
(Neutral Container Shuttle System):

»Von Kapazitätsengpässen geprägt«46

Duisburg baut multimodale Rolle aus48



Meer erleben im Herzen der HafenCity

KAISPEICHER B
KOREASTRASSE 1 | 20457 HAMBURG
TEL. 040 300 92 30-0 | WWW.IMM-HAMBURG.DE
GEÖFFNET: TÄGLICH 10 BIS 18 UHR



Internationales
Maritimes Museum
Hamburg

YOUR
NO.1


Schiffstechnik | Ship Technology



Interview mit
AXEL KETTMANN,
Vice President CIMAC
und
PETER MÜLLER-BAUM,
Geschäftsführer VDMA
Motoren & Systeme:

Power to X: »Lösungen wären da, wenn der Rahmen passt« ... 54

Gas fueled ships on the rise 56

Spotlight on new ships:

World's largest LNG bunker vessel »Kairos« 57

LNG-Projekte hinter den Erwartungen 58

LNG-Terminal rückt näher – doch wohin? 60

Häfen | Ports

Endspurt für Elbvertiefung? Ein Überblick 64

Nord-Ostsee-Kanal: Der Ruf nach mehr Tempo 66

Es wird gebaut und gebaggert in aller Welt 68

Wasserbauer auf Modernisierungskurs 70

100 Jahre Nassbagger-Vereinigung 74

»Nordsee«: Eine Koryphäe wird 40 75

Port News 76

HTG-Info und Kalender 77

Veranstaltungsfahrplan Junge HTG 2019 80

Rubriken

Editorial (K)eine Frage der Perspektive 3

People 6

News 8

Kollision vor Norwegen – blind und taub ins Verderben 9

Momentaufnahme 16

Buyers Guide 50

Freight & Trade Events 81

Inserentenverzeichnis | Impressum 82

Letzte Seite: »Japan Senator« – Eine Schrott- und
Pleitengeschichte der deutschen Schifffahrtstradition 83



HERO LANG
Luftaufnahmen
BREMERHAVEN

Der FOTOSPEZIALIST

für Luftaufnahmen aus allen Bereichen der Schifffahrt
Dieselstr. 17 | 27574 Bremerhaven | Tel. 0471-31063



■ **EUROGATE:** Tom Eckelmann (35), Vertreter der sechsten Generation des Mitgesellschafters Eurokai, übernimmt am Eurogate-Terminal in Hamburg die Führung von Wolfgang Schiemann. Der Wechsel erfolgt zum 1. Januar 2019. Schiemann (63) wird den Angaben zufolge in der Zukunft als Senior Advisor die Gruppengeschäftsführung von Eurogate beraten.



■ **ND COATINGS:** Bertram Koch wird neuer Geschäftsführer des Meyer-Werft-Zulieferers. Der bisherige Geschäftsführer Manfred Ossevorth hatte im Frühjahr 2018 zusätzlich die Geschäftsführung der Neptun Werft in Rostock/Warnemünde übernommen und wird sich künftig ganz dieser Aufgabe widmen. Koch war bisher als Betriebsleiter im Unternehmen tätig.



■ **CIMAC:** Jin Donghan folgt 2019 als Präsident des Großmotorenverbandes auf Klaus Heim. Professor Jin ist Präsident der Shanghai University und Mitglied der Chinese Academy of Engineering, außerdem Vorstandsvorsitzender der Chinese Society for Internal Combustion Engines.



News des Monats: John Freytag verlässt Schulte Group



■ **MPC CAPITAL:** John Freytag, bislang Managing Director Container- und Bulker-Chartering bei Bernhard Schulte und beim Befrachtungsverbund Hanseatic Unity Chartering, wechselt als Chief Commercial Officer zu MPC Capital. Er übernimmt die neu geschaffene Position in der operativen Führungsebene der MPC Maritime Holding im 1. Quartal 2019. Gleichzeitig löst Er als Managing Director des MPC-Befrachtungsmaklers Contchart den bisherigen Geschäftsführer Ulrik Lethenborg ab.

■ **ZEAMARINE:** Kai von Taube übernimmt die Geschäftsführung des neuen Joint Ventures von Zeaborn und Intermarine von Ulrich Ulrichs, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch und »in freundschaftlicher Verbundenheit« Ende Dezember verlässt. Er stand sieben Jahre an der Spitze der ehemaligen MPP-



Sparte der Rickmers-Gruppe. Von Taube verfügt über mehr als 15 Jahre internationale Erfahrung im MPP-Segment. Neuer CCO ist Dominik Stehle. Er soll ab 1. Februar 2019 die globalen Handelsaktivitäten weiterentwickeln. Er war zuvor bei deugro Executive Vice President und Mitglied der Geschäftsleitung.





SEIL HERING

- Drahtseile • Tauwerk • Festmacher
- CASAR Bordkranseile • Anschlagmittel
- Prüflasttest bis 1.000 t
- Segelmacherei • Taklerei • Montage

Walter Hering KG
Porgesring 25
22113 Hamburg

Telefon: 040 – 73 61 72 -0
eMail: info@seil-hering.de
www.seil-hering.de

GROMEX®

DichtungsHaus

■ **HAMBURG: Michael Westhagemann** übernimmt als Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation von Frank Horch, der in den Ruhestand gegangen ist. Der parteilose Westhagemann leitete bis 2017 die Siemens-Niederlassung Hamburg und den Geschäftsbereich Nord und verantwortete die Windenergiesparte des Konzerns.



■ **BSH: Karin Kammann-Klippstein**, bislang als Ministerialrätin im Bundesverkehrsministerium zuständig für EU-Themen, löst Monika Breuch-Moritz als Chefin des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie ab. Breuch-Moritz leitete die Behörde seit 2008 und geht in den Ruhestand.



■ **DVB BANK: Rainer Jakubowski** ersetzt Christian Hagemeyer als Risikovorstand. Hagemeyer verlässt die Bank aus persönlichen Gründen. Jakubowski kommt von Heta Asset Resolution, zuvor war er 20 Jahre in diversen Führungspositionen bei der Deutschen Bank, Dresdner Bank und im Vorstand der Deutschen Schiffsbank.



■ **IMO: Kitack Lim** soll der Internationalen Schifffahrtsorganisation der UNO für vier weitere Jahre vorstehen, nachdem seine erste Amtszeit Ende 2020 endet. Der 62-jährige Südkoreaner hatte vor seiner Zeit als IMO-Präsident die Busan Port Authority geleitet und dann Koji Sekimizu beerbt.



STG-HAUPTVERSAMMLUNG Call for Papers

Die Schiffbautechnische Gesellschaft (STG) ruft zu Vorträgen zu den Themen Konzeption, Bau und Betrieb von Passagierschiffen und Yachten für ihre 114. Hauptversammlung vom 20. bis zum 22. November 2019 in Papenburg auf. Darin sollte über neue Entwicklungen oder Änderungen in diesen technischen und wissenschaftlichen Bereichen berichtet werden. Besonders willkommen seien Vorträge zu Anforderungen und Erfahrungen der Werften, Zulieferer und Betreiber, so die STG. Die Vorträge können in deutsch oder englisch gehalten werden.

Die STG bittet darum, spätestens bis zum 15. Februar 2019 die Kurzfassungen (etwa 500 Wörter, keine Abbildungen) inklusive der üblichen Angaben zum Autor in einem gängigen Dateiformat an denjenigen Leiter des Fachausschusses zu senden, dem das Thema am ehesten zugeordnet werden kann sowie in Kopie an office@stg-online.de. ■



Wir wünschen unseren Mitgliedern, Kunden und Geschäftspartnern frohe Weihnachten!



SERVICE AND COMPETENCE **YOU CAN RELY ON**

SKULD.COM

Finanzierung

Norsepower, ein Anbieter von Windantriebssystemen, hat sich 3,6 Mio. € für seine Expansions- und Wachstumspläne gesichert. Damit soll die Produktion der Rotorsegel in Asien ausgebaut werden.

Costamare kauft die verbliebenen 60 % Anteile an fünf 14.000-TEU-Containerschiffen von Co-Investor York Capital, die derzeit bei Evergreen in Langzeitcharter laufen.

Bengal Tiger Lines, ehemals im Besitz von Heinrich Schoeller, gehört jetzt CMIA Capital Partners, einem Private Equity-Investor aus Singapur.

Damen, eine niederländische Werftgruppe, will am afrikanischen Markt stärker auftreten und legt für dortige Reedereien einen Leasing-Fonds auf.

Aegean Marine Petroleum Network und einige seiner Tochtergesellschaften haben Insolvenz angemeldet. Die Mercuria Energy Group, wichtiger strategischer Partner von Aegean, hat ein Kaufangebot abgegeben.

Schifffahrt

Chemikalien Seetransport (CST), eine Reederei aus Hamburg, übernimmt 100 % der

Anteile an der in Bremen ansässigen Reederei Rigel Schifffahrts GmbH.

BGC Partners, ein Brokerage- und Finanztechnologieunternehmen, hat die Übernahme der Poten & Partner Group abgeschlossen.

Bündnis: Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd und ONE gründen ein neues »non-profit«-Bündnis, um Standards bei der Digitalisierung der Transportketten zu schaffen. Der Start ist 2019 geplant.

Piraterie: Vor der Küste Nigerias haben Piraten ein Containerschiff von Peter Döhle attackiert und elf Seeleute gekidnappt. Auch ein LNG-Tanker wurde angegriffen, die Attacke konnte aber abgewehrt werden.

Fusion: Der Zusammenschluss von Columbia Shipmanagement und Marlow Navigation hat offenbar bislang nicht die erhofften Synergieeffekte gebracht. Beide Unternehmen agieren operativ weiter eigenständig.

Ausbildung: Esben Poulsson, Chairman der International Chamber of Shipping (ICS), fordert eine umfassende Überarbeitung der Ausbildungsnormen für Seeleute. Nur so könne man auf aktuelle technologische Herausforderungen reagieren.

Schiffstechnik

ForSea, ehemals HH Ferries Group, hat den Umbau der beiden Fähren »Tycho Brahe« und »Aurora« abgeschlossen. Sie sind nun die größten batteriebetriebenen Schiffe ihrer Art.

MPC Container Ships will bis zu 55 der derzeit 69 Schiffe mit Scrubbern ausrüsten. Es ist die mit Abstand größte Investition eines Container-Trampreeders.

Reederei Lehmann: Das Schifffahrtsunternehmen aus Lübeck hat bei Optimarin sechs Ballastwasserbehandlungssysteme in Auftrag gegeben. Sie sollen bis 2024 installiert werden.

Siemens hat von MV Werften den Auftrag zur Lieferung eines schlüsselfertigen Landstrom-Systems erhalten, das erstmals im Schiffbau eingesetzt wird und Dieselgeneratoren überflüssig machen soll.

Japan: Die deutsche Schiffbauindustrie hat der japanischen Regierung ihre Unterstützung bei deren Kampf gegen die Subventionspraxis in Südkorea zugesichert.

»Gorch Fock«: Die Instandsetzung des Dreimasters bei der Elsflether Werft verzögert sich um ein weiteres Jahr. Die Ablieferung soll frühestens im April 2020 erfolgen.

Offshore

Rettungszentrum: Das Trainingszentrum ma-co in Hamburg hat ein neues Ausbildungsmodul für Notfälle. Ein Schwerpunkt soll auf dem Offshore-Markt liegen.

Energiesammelgesetz: Die Bundesregierung hat einen Entwurf vorgelegt. Darin nicht enthalten ist der im Koalitionsvertrag vereinbarte Sonderbeitrag für die Offshore-Windenergie.

Häfen

Hamburg: Der Seegüterumschlag ist in den ersten neun Monaten um 3,4 % auf 100,8 Mio. t gesunken. Auch der Containerumschlag verringerte sich auf 6,6 Mio. TEU (-2,4 %). Hauptgrund ist der Rückgang der Nordamerika-verkehre um 26,2 %.

Bremens Häfen haben im Containerumschlag nach neun Monaten um 1,9 % zugelegt, 4,1 Mio. TEU wurden bewegt.

Brake: Der Hafen wird ab 2019 von Cosco in einem monatlichen Liniendienst bedient.

HHLA: Das Unternehmen will Container im Hamburger Hafen künftig mit dem Hyperloop in Höchstgeschwindigkeit bis zu 1.200 km/h befördern.

Mehr Details und weitere News wie gewohnt mit

HANSA Digital

www.hansa-online.de





Kollision vor Norwegen – blind und taub ins Verderben

AIS ausgeschaltet, Warnungen ignoriert, Lage falsch eingeschätzt: Im Übungsgebiet des Nato-Manövers »Trident Juncture« hat die norwegische Fregatte »Helge Ingstad« am 8. November den auslaufenden Tanker »Sola TS« (112.700 t) gerammt. Das mit 133 m Länge deutlich kleinere Kriegsschiff (5.300 t) wurde so schwer beschädigt, dass es zunächst auf Grund gesetzt wurde. Sieben der 170-köpfigen Besatzung wurden leicht verletzt. Versuche, das Schiff zu stabilisieren und mit Haltetrossen vor dem Untergang zu bewahren, scheiterten fünf Tage später

– die »Helge Ingstad« versank tief im Fjord. Nur der Radarturm und eine Ecke des Hubschrauberdecks ragten noch aus dem Wasser (siehe Foto). Es droht nun der Totalverlust des 500 Mio. € teuren Fregatte, die zu den modernsten Einheiten in Norwegens Marine gehörte. Es ist längst nicht der erste Fall dieser Art: Menschliches Versagen hatte schon zur Kollision der US-Zerstörer »USS Fitzgerald« mit dem Containerschiff »ACX Crystal« im Juni 2017 vor Japan und der »USS John S. McCain« mit dem Tanker »Alnic MC« im August 2017 vor Singapur geführt.

Tail winds for large boxships

Demand for big gearless vessels rebounds and pushes rate levels up again. In contrast, dry market expectations bursting like a bubble. By *Michael Hollmann*

Overall the container ship charter market continued to lose ground during November, but trends within the sub-segments displayed significant variation. While the size classes from 5,000 TEU down to feeders below 1,000 TEU capacity got under greater pressure, the traditional post-panamax segments above 5,300 TEU benefited from increased demand, falling tonnage availability and a slight recovery in charter market rates from the lows of early November.

Looking at the overall utilization of the world container ship fleet (liner-owned and tramp owned), things started to improve again in the aftermath of the Golden Week holiday in China as export ship-

ments were resumed and regular liner sailings reinstated. According to Alphaliner, the global idle fleet dropped to 532,000 TEU as per 12 November (2.4% of total capacity) after already nudging 700,000 TEU. Large gearless vessels with 7,500 TEU and more saw the sharpest relative fall. Apart from the recommissioning of liner-controlled units, tramp charter vessels were also benefiting as several more spot/prompt ships got fixed or extended by charterers. The reactivation of capacity in the larger sectors was consequently mirrored in a steep fall in spot availability for big ships. Spot supply of 7,500 TEU and larger has completely dried out. The latest vessels leaving the market

were able to achieve notably higher rates, with one 8,800 TEU unit reportedly obtaining 15,500 \$/day in a short period with Maersk Line. This was up from last done of around 13,000 \$, according to brokers. Equally, availability of smaller post-panamax vessels of 5,500 to 7,500 TEU dropped from around 20 to just 2 within no more than 4 weeks following a rash of fixtures. Rates here picked up, too, as highlighted by the fixture of the 6,661 TEU »X-Press Annapurna« together with some more ships at a reported 11,500 \$/day for 3-6 months to Hapag-Lloyd. This was around 2,500 \$ higher than the previous reported fixture.

Some have pointed to a slowdown in newbuilding deliveries during the final

Containerships (Period)

TEU	Name	dwt	Built	Type	Speed	Cons.	Charterer	Laycan	Period	Rate (\$)
Feeder / Handy										
803	Henrike Schepers	8,300	2009	gearless	18.0	31.5	Samskip	Nov	10-12 months North Europe (ext)	€6,100
862	Falmouth	11,190	2002	geared	18.0	33.3	MSC	Nov	9-11 months Caribbean	7,000
1118	Frisia Lahn	13,720	2008	geared	19.6	38.5	CMA CGM	Nov	1-4 weeks Intra-Asia	6,300
1740	Hansa Homburg	23,579	2009	gearless	20.0	70.0	Hapag-Lloyd	Nov	3-6 months Intra-Asia (ext)	7,450
1740	Hansa Meersburg	23,387	2007	geared	20.0	70.0	Cosco	Dec	6-12 months W. Coast C. America	8,500
1756	Nordpuma	23,629	2015	gearless	18.5	45.0	CMA CGM	Nov	5-6 months Intra-Asia (sublet)	11,500
Sub-Panamax										
2524	Cardiff Trader	33,673	2003	geared	22.0	74.0	OOCL	Nov	3-5 months Intra-Asia (ext)	9,850
2742	Pona	37,905	2007	gearless	22.0	89.0	Evergreen	Nov	3-7 months Intra-Asia	10,000
2782	TR Porthos	36,882	2017	gearless	18.0	42.2	Maersk	Nov	3-12 months Intra-Asia	13,000
3091	Leto	42,200	2006	geared	22.0	105.0	CMA CGM	Nov	4-6 months West Mediterranean	10,500
3534	Nikos P	42,164	2006	gearless	23.5	122.0	CMA CGM	Nov	4-9 months Far East	9,750
Traditional Panamax and Widebeam										
4253	Synergy Antwerp	50,787	2008	gearless	23.0	160.0	Maersk	Nov	4-10 months Gibraltar / W. Africa	10,500
4616	Bernhard Schulte	58,350	2010	gearless	22.5	124.9	Evergreen	Nov	1-4 months Far East	10,125
4738	CSL Sophie	65,006	2005	gearless	25.0	195.0	Maersk	Nov	2-12 months Far East	7,500
4672	RDO Fortune	62,260	2012	gearless	20.5	96.6	Hyundai Merchant Marine	Nov	4-7 months Far East / N. Europe	12,750
Large and very large										
5986	SM Tacoma	67,515	2000	gearless	22.0	125.0	Maersk	Nov	2-6 months Asia / NZ / WCSA + opt	8,400
6350	Brighton	72,892	2008	gearless	25.5	225+8.5	Yang Ming Line	Nov	3-5 months Far East / US West Coast	9,800
6661	X-Press Annapurna	80,282	2008	gearless	25.0	210.0	Hapag-Lloyd	Nov	3-6 months Far East	11,500
8204	Navios Unite	101,411	2006	gearless	25.0	255.0	CMA CGM	Nov	3-6 months Far East / India	13,000

Bulk carrier (Period)

dwt	Name	Built	Charterer	Delivery	Period	Rate (\$)
Capesize						
178,043	Ping May	2010	NYK	Xingang, 15-17 December	4-7 months, redelivery worldwide	12,000
174,186	Sideris GS	2006	Berge Bulk	Tianjin, 15 November	1-4 months, redelivery worldwide	8,500 first 30 days / 15,350
Panamax / Kamsarmax						
82,193	Maia	2009	Glencore	Singapore, 12 November	1.5-4.5 months, redelivery worldwide	13,300
76,588	Genco Thunder	2007	United	Rotterdam, 24 November	11-13 months, redelivery worldwide	98% 4TC + 525,000
Supramax / Handy						
61,298	Star Pathfinder	2015	Oldendorff	Makassar, 25-26 November	2-4 months, redelivery PG-Japan range	12,250
63,756	Porto Leone	2014	Medmar	US Gulf prompt	5-6 months, redelivery S'pore-Japan	18,000

Orders & Sales

New Orders Container

Compared to the previous reporting period, contracting activity increased. Wan Hai has confirmed an order of 20 vessels with JMU and GWS. The contract includes 8+8 optional 3,036 TEU vessels with JMU and 12+4 2,038 TEU ships with GWS. For the 3,036 TEU ships, Wan Hai pays 41,4 mill.\$ each and 26,3 mill.\$ each for the 2,038 TEU ships. Evergreen ordered four 2,500 TEUs at Jiangnan. The vessels are hawked to cost

around 28 mill.\$ each. Namsung placed an order for 1+1 1,000 TEU ship at Daesun for 18 to 20 mill.\$ each.

Secondhand Sales Container

Sales volumes were low. Three panamax vessels and seven feeder changed hands. The 2012-built panamax »Argos« was sold to Borealis Maritime for 14,7 mill.\$, while Navios took the 2010 built 4,330 TEU sisters »Bermuda« and »Bahamas« for an average price of 11,9 mill.\$ in smaller segments, the 2003 built »SITC Bangkok« was sold to undisclosed buyers for 7,3 mill.\$.

Demolition Sales

On the recycling side, demolition activity continued its pace with additional 18 vessels (29,000 TEU) sold for scrap. Most of the vessels were less than 2,000 TEU. The only bigger units sold were the »Hyundai Glory« (4,648 TEU) and the »Magnavia« (2,078 TEU). Prices ranged between \$335 and \$478 per ldt. Demolition rates were supported by the broad firming trend in iron ore prices, which rose by nearly 4% to 74,80 \$/t during the last four weeks. *Jan Göldner*

months of the year as one of the stabilizing factors for the supply side. As far as the container trades are concerned, all the data so far suggests reasonable growth in the low-to-mid single-digit range this year.

Despite small revisions to world GDP growth by agencies such as the International Monetary Fund, shipping analysts have hardly revised their forecasts for container trade growth down. Also, the latest sharp falls in crude and bunker prices injected some more optimism. The hope is that the cost reductions will be positively reflected in earnings over the coming weeks and months, lifting the appetite among operators for service expansion and additional charter tonnage.

There has been no relieve so far for the main charter segments from panamax down to feeders, though. As common around this time of the year, spot availability remains high or even goes up further. The 1,500-1,800 TEU segment is facing the greatest shortage of employment opportunities. It is the panamax and the gearless 2,700/2,800 TEU segments, though, that are recording the fastest rise in spot availability. The result was an immense rise in pressure on rates. In the panamax space, 5,000 TEU maxi-panamaxes suffered heavy falls down to mid 7,000's \$/day while baby-panamaxes of 4,200/4,300 TEU were still able to maintain 10,000 \$ in Asia and 10,500 \$ in Europe. The challenge for owners during the next weeks will be to halt a further deterioration into four-digit levels. Owners of gearless 2,800 TEU units already had to accept a drop below 10,000 \$ in several cases. Only the popular German-built Aker 2700 types were still seen obtaining 10,000 \$ in the Far East.

Geared and gearless standard 1,700 TEU vessels saw fixing levels slip

below 8,000 \$, first in the Atlantic and then in Asia, too. Only the newest, most advanced designs such as the Topaz 1700 continue to be able to avoid idle periods as operators cannot afford to forego the efficiencies these vessels offer.

Dry market hopes faded

Hopes of a year-end rally in the dry cargo market have finally faded as spot time charter earnings for capesize bulkers crashed down below 8,000 \$/day, only to see a modest rebound to 10,853 \$/day by the time HANSA went to press.

Spot demand was anaemic during November at a time when most market participants were awaiting a final import push for iron ore and coals from China. Its national reform and development commission put an end to all hopes when it announced an import ban for additional coal cargoes and the suspension of customs clearance for all discharged coal until January. With the upcoming »winter curbs« in mind, Chinese buyers are believed to have brought a lot of shipments forward to the third quarter already.

Lack of coal volumes also left plenty of panamax bulkers open in the Indian Ocean and the Pacific, with the East Coast of South America offering limited support to the market. Spot earnings drifted notably lower, though not as sharp as for »capes«. For smaller geared bulkers, rate levels continued to weaken at a more moderate pace.

The shortsea dry bulk trades in Europe, however, finally enjoyed a long-anticipated firmer trend, with spot tonnage clearing out and rate levels picking up both in North Europe and the Mediterranean. All the broker assessments in our »compass« bar showed notable improvements. ■

COMPASS

ConTainer ship t/c market



Month on Month 430 ↓ -6.5%

Container freight market

WCI Shanghai-Rotterdam	1,543 \$/FEU	+8.1%
WCI Shanghai-Los Angeles	2,441 \$/FEU	-6.9%

Average rates spot / up to 4 weeks validity
WCI = World Container Index, supplier: Drewry

Dry cargo / Bulk

Baltic Dry Index	1093	-28.0%
------------------	------	--------

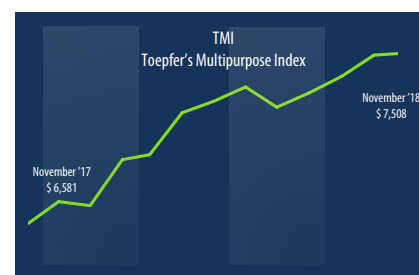
Spot time charter averages (\$/day)

Capesize 5TC average	10,853	-44.0%
Panamax 4TC average	10,996	-13.3%
Supramax 6TC average	10,950	-12.5%
Handysize 6TC average	9,176	-6.0%

Forward / ffa front month Dec'18 (\$/day)

Capesize 180k	13,508	-39.0%
Panamax	10,617	-14.2%

MPP



The index is based on a 12,500 tdw MPP/HL »F-Type« vessel for a 6-12 months TC and represents the monthly assessment from operators, owners and brokers.

Tankers

Baltic Dirty Tanker Index	1126	+0.4%
Baltic Clean Tanker Index	654	+14.5%

shortsea / Coaster

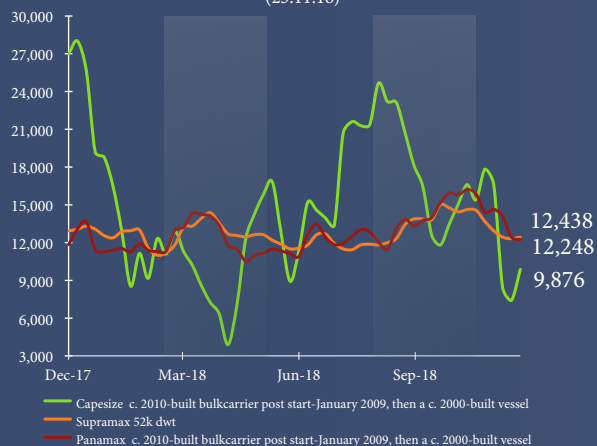
Norbroker 3,500 dwt earnings est.	3,000 €/d	+15.4%
HC Shortsea Index	16.93	+5.0%
ISTFIX Shortsea Index	715	+21.5%

Norbroker: spot t/c equivalent assessment basis round voyage North Sea/Baltic; HC Shipping & Chartering index tracking spot freights on 5 intra-European routes; Isthix Istanbul Freight Index covering spot freight ex Black Sea
Data per 23.11.2018, Alterations within four weeks

Bulkers

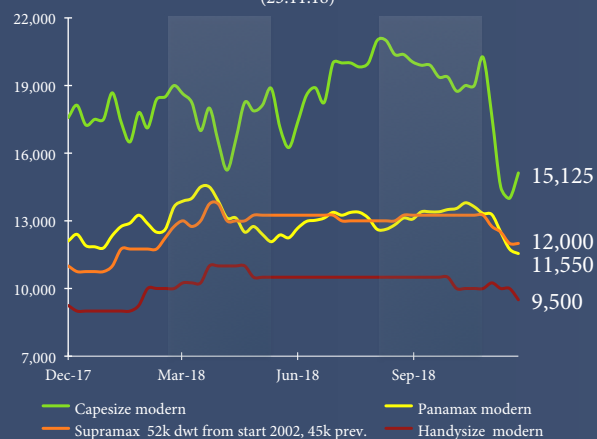
Spot market rates average earnings \$/day

(23.11.18)



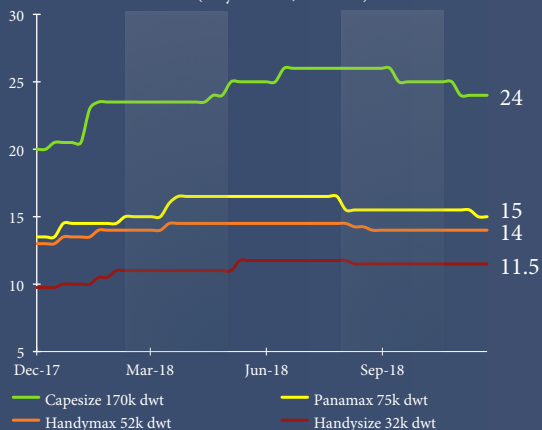
Period rates \$/day

(23.11.18)



Second hand prices in mill. \$

(10 years old, 23.11.18)



Tankers

Spot market rates average earnings \$/day

(23.11.18)



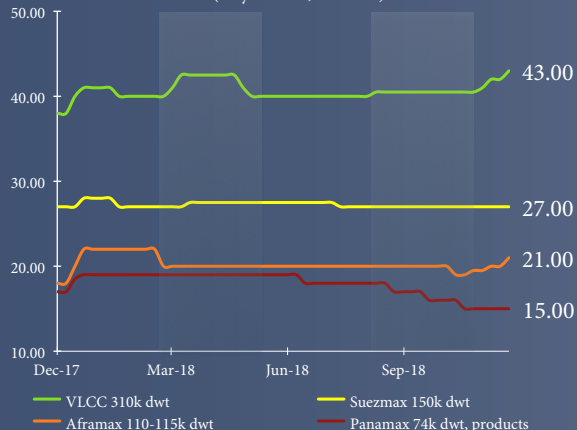
Period rates \$/day

(23.11.18)



Second hand prices in mill. \$

(10 years old, 23.11.18)



Mehr aktuelle Marktdaten für
HANSADigital-Nutzer jederzeit auf
www.hansa-online.de

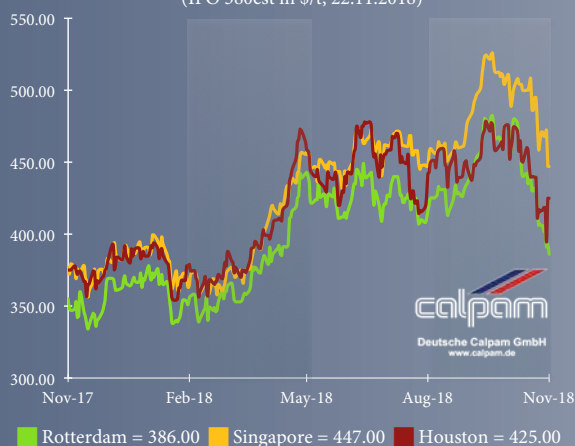


Forward / Swap price Q1 / 19

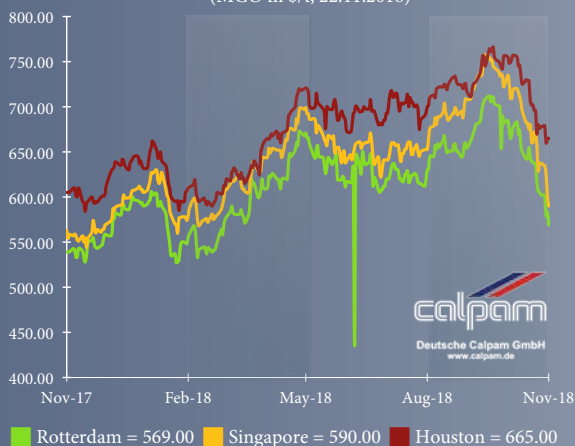
IFO 380 Rotterdam \$/t 368 **-15.2%**

Bunker

Intermediate Fuel Oil (IFO 380cst in \$/t, 22.11.2018)



Marine Gas Oil (MGO in \$/t, 22.11.2018)



Clarksons
 Research

Head Office

Clarkson Research Services Ltd
 Commodity Quay
 St Katharine Docks
 London
 E1W 1BF
 United Kingdom
 Tel: +44 (0) 20 7334 3134
 Fax: +44 (0) 20 7522 0330
 Email: sales.crs@clarksons.com
www.crsi.com

UK Representative Office

Clarksons Research
 15 The Homend
 Ledbury
 Herefordshire
 HR9 1BN
 Tel: +44 (0) 1531 634561
 Fax: +44 (0) 1531 633744
 Email: sales.crs@clarksons.com
www.crsi.com



Clarksons Platou

Africa | Asia | Australia | Europe | Middle East | North America | South America
www.clarksons.com

P&I-Markt bleibt schwach

Obwohl ihre Überschüsse einbrechen, verzichten die meisten Anbieter auf eine Prämienanhebung. Von *Michael Hollmann*

Den Reedereien bleiben wohl auch im kommenden Jahr Steigerungen bei den P&I-Versicherungskosten erspart. »No general increase«, lautet die Devise in den meisten Fällen. Nur der West of England Club tanzt aus der Reihe und fordert pauschal 5% mehr als im Vorjahr.

In den vergangenen zwei Jahren hatten sich die großen P&I Clubs und die kommerziellen Festprämienversicherer einen scharfen Konkurrenzkampf geliefert, dazu gehörten erhebliche Prämiennachlässe, um Tonnage zu gewinnen. Für die kommerziellen Festprämienversicherer, die zumeist mit Risikokapazität aus dem Lloyd's-Markt operieren, ging der Wettbewerb bereits bis an die Schmerzgrenze. Mehrere Anbieter wurden inzwi-

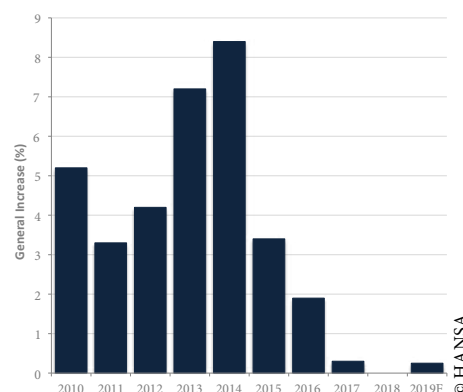
schen verkauft oder verschmolzen. Aber auch bei den P&I Clubs der International Group, die sich auf Gegenseitigkeit gründen, fließen die Gewinne nicht mehr so üppig. Denn die Schadensquoten steigen an, gleichzeitig lassen die Kapitalerträge nach, bzw. drehen ins Minus. Beim Marktführer Gard brach der Gewinn in den ersten sechs Monaten (per 20.08.) von 150 Mio. \$ auf 27 Mio. \$ ein, beim UK P&I Club waren es nur 2 Mio. \$. Grund war die Zunahme schwerer Schäden zwischen 500.000 und 10 Mio. \$. Die Kosten hätten sich gegenüber den drei Vorjahren verdoppelt, berichtete der Manager des UK P&I Clubs, Thomas Miller. Der kleinere West of England Club rechnet damit, dass die freien Reserven von 308,5 Mio. auf unter 300 Mio. \$ absacken.

Umso überraschender ist die Nullrunde bei der Mehrheit der Clubs im kommenden Jahr, einige schütten sogar Kapital aus: Die Mitglieder von Britannia sollen 10 Mio. \$ erhalten, der Steamship Mutual zahlt 10% der Prämie zurück.

Nichtsdestotrotz dürfte sich der Markt allmählich etwas »verhärten«, heißt es von Maklerseite. Denn im Vorjahr waren die P&I-Prämien im Durchschnitt sogar um einige Prozentpunkte gesunken. Wenn die



Subdued General Increases since 2014



Abstract: P&I market still fairly soft

The financial results of P&I insurers get squeezed by rising claims ratios and reduced or negative investment income. Still, most of them continue to avoid general premium hikes. So far, only West of England calls for a 5% increase.

redaktion@hansa-online.de

P&I-Underwriter diesmal keine Rabatte mehr einräumen und wirklich 0% durchsetzen, hätten sie schon etwas gewonnen. Zudem sollen die Selbstbehalte (deductibles) der Reeder zum Teil deutlich steigen, beim Standard Club und bei West of England um circa 10%. Hinzu kommen noch die Rückversicherungszuschläge, die stets extra berechnet werden und einen beträchtlichen Teil der Gesamtkosten darstellen. ■

ANSTIEG DER MASCHINENSCHÄDEN

Bunker-Skandal in Houston zieht weite Kreise

Maschinenschäden aufgrund von verunreinigtem Kraftstoff sind weltweit stark angestiegen. Beim Norwegian Hull Club (NHC) kletterte die Zahl der gemeldeten Vorfälle bis zum kompletten Blackout auf See auf den höchsten Stand aller Zeiten. 30 Schäden dieser Art seien in den ersten zehn Monaten gemeldet worden.

Eine beispiellose Serie von Schäden wird seit Jahresbeginn auf kontaminiertes Schweröl aus Houston (USA) zurückgeführt. Inzwischen gehe die Zahl der betroffenen Schiffe in die Hunderte, so der NHC. Der kontaminierte Bunker gelangte offenbar auch zu anderen Bunkerplätzen. Nach Informationen der HANSA zählen auch deutsche Reeder mit einer zweistelligen Anzahl von Schiffen zu den Geschä-

digten. Die Schadensspanne reiche von Zehntausenden Dollar bis zu Millionenbeträgen, so ein Insider. Auf den Kosten sind die Reeder bislang sitzen geblieben.

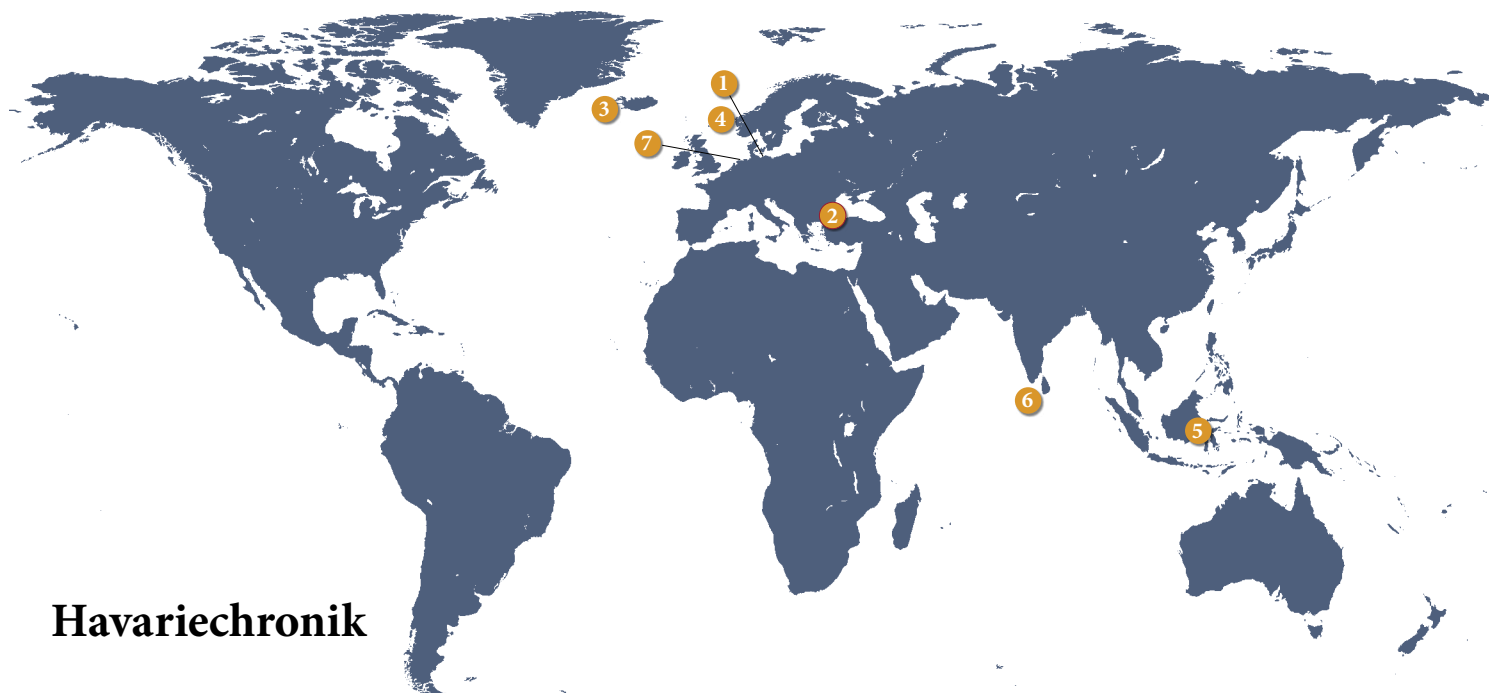
Zu den gravierendsten Schäden gehört die Strandung des MPP-Frachters »Thorco Lineage« Ende Juni in Französisch-Polynesien. Darauf deuten Anklageschriften, die im Southern District Court von Florida eingereicht wurden: Dabei geht der Bunkerhändler Trans-Tec International – Tochtergesellschaft von World Fuel Services – gegen den Lieferanten Bomin und auch gegen ein Gruppenunternehmen des Befrachters Thorco (»TKK Shipping«) vor.

Jüngste Erkenntnisse lassen darauf schließen, dass wohl keinem der Händler oder physischen Lieferanten Fahrlässigkeit

oder gar Vorsatz nachzuweisen wäre. Eher dürfte die Kontamination auf Prozesse in den Raffinerien oder Tanklagern zurückgehen. Zweitens seien die chemischen Verbindungen mit Standardprüfverfahren gar nicht zu erfassen.

Es geht um Phenole und Styrene, die zu wachsartigen Ablagerungen führen. Es wird vermutet, dass sie über Abfälle aus der Forstwirtschaft ins Schweröl gelangt sind. Die Haftungsfrage stellt sich damit extrem komplex dar.

Ob letztlich ein Verursacher identifiziert wird, ist fraglich. Auf jeden Fall hätten die Systeme und Standards in diesem Fall völlig versagt, unterstreicht der Bunkereinkäufer einer deutschen Reederei gegenüber der HANSA. ■



Havariechronik

	Datum	Ereignis	Ort	Schiff	Typ	tdw	Flagge	Haftpflicht	Reise
1	31.10.	Verladeunfall	Rostock	Svenja	Heavy Lifter	12.975	Deutschland	Gard	Rocstock nach Tees (UK)
2	01.11.	Brand auf Werft	Tuzla / Istanbul	Andromeda	Reefer Vessel	6.565	Litauen	Lodestar	Werftaufenthalt
3	03.11.	Strandung / Kollision	Helguvik	Fjordvik	Cement Carrier	4.117	Behamas	Standard Club	Keflavik nach Gelguvik (Island)
4	08.11.	Kollision	Oygarden (Norwegen)	Sola TS Helge Ingstad	Tanker Fregatte	112.939 5.300	Malta Norwegen	Britannia	Sture Oil Terminal (Norwegen)
5	10.11.	Brand	Makassar Strait (Indonesien)	Golden Ocean	Bulk Carrier	35.287	Indonesien	Skuld	Cilacap nach Bontang (Indonesien)
6	14.11.	Maschinenausfall	westlich Sri Lanka	Vantag Kay	Bulk Carrier	29.870	Liberia	Gard	Port Said-Mongla (Bangladesch)
7	15.11.	Kollision	Nähe Borkum / Nordsee	Paksoy-1 Eems Cobalt	General Cargo Ship General Cargo Ship	8.929 2.270	Türkei Niederlande	Standard Club British Marine	Terneuzen-St. Petersburg Farsum-Parsajes (Spanien)

Standard Club stößt nach China vor

Der britische Standard Club will künftig verstärkt P&I-Risiken in China zeichnen und hat sich dazu mit dem chinesischen Versicherer Ping An verbündet. Letzterer deckt die untere Haftungsstrecke bis 400.000 \$ pro Schaden ab, Standard übernimmt alles darüber bis 500 Mio. \$ auf Festprämienbasis und bis ca. 8 Mrd. \$ (inkl. »Overspill«) auf Gegenseitigkeit. Beide Partner zeichnen die entsprechenden Risiken eigenverantwortlich.

Der Standard Club, der mit anderen Partnern ähnliche Kooperationen bereits für Südkorea und Japan vereinbart hat, setzt sich mit seiner China-Strategie von anderen Clubs der International Group ab. Mehrere andere Anbieter auf dem globalen Versicherungsmarkt – darunter der UK P&I Club, North und Steamship Mutual – arbeiten seit Jahren in Partnerschaft mit dem China P&I Club. ■

+++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm

+++ **Brandschutz soll auf IMO-Agenda:** Die deutschen Transportversicherer planen einen Vorstoß bei der IMO zur Erweiterung der Brandschutzbestimmungen auf Containerschiffen. Eine Vorstudie dazu soll im kommenden Jahr vorgelegt werden. Die Initiative wird vom Bundesverkehrsministerium mitgetragen, braucht aber noch viele weitere Unterstützer unter den Flaggenstaaten +++ **Cyberschutz für deutsche Schiffe:** Der Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) will im kommenden Jahr ein IT-Grundsatzprofil für den Schiffsbetrieb entwerfen. Den Auftakt dazu bildet ein Workshop am 23. Januar in Bremen. Die Teilnahme ist für Reedereien kostenlos +++ **RSA sagt endgültig Good-bye zu P&I:** Der britische Versicherer RSA stellt künftig keine Kapazität mehr für kommerzielle P&I-Deckungen bereit. Damit wird der Ausstieg aus der Sparte, der mit dem Verkauf der Tochterfirma Lodestar begann, komplettiert. Auch die Zeichnung von Verkehrshaftung und internationalen Baurisiken wird eingestellt +++ **Noch ein Seeversicherer streicht die Segel:** Die britische Barbican Insurance Group stellt die Zeichnung von Marine-Risiken (Seekasko, P&I und Warentransport) bei Lloyd's of London ein. Das eigene Syndikat 1955 hatte 2017 einen Verlust von über 14 Mio. GBP in dem Segment gemacht, bei einem Prämienvolumen von 57,5 Mio. GBP +++

Momentaufnahme

Wirkungstreffer oder Pflicht-Verschwendung?

»Wir sind verpflichtet, Piratengruppen zu stören, wo und wann immer sich die Gelegenheit ergibt, und Sonntag, den 28. Oktober, war eine solche Gelegenheit«, teilte die EU-Anti-Piraterie-Mission »Atalanta« mit. Das klang fast schon wie eine Rechtfertigung einer zumindest optisch spektakulären Aktion. Es begann mit einem Angriff somalischer Piraten auf einen Frachter. Piraten aufgespürt, ihr Boot aufs Meer gezogen und mit schwerem Beschuss versenkt, so der offizielle Bericht. Bleibt die Frage: War das ein Wirkungstreffer gegen die somalische Seeräuberi oder – angesichts der nahezu unerschöpflichen »Reserve« der Kriminellen im »failed state« Somalia – eine Verschwendung von Munition? Zumindest war es ein Arbeitsnachweis für die mit immer noch mit viel Steuergeld in Gang gehaltene Militärmaschinerie vor Ostafrika.

Quelle: EUNAVFOR

Liebe Leser,

wenn auch Sie eine maritime Momentaufnahme eingefangen haben, schicken Sie uns gern das Foto mit ein paar persönlichen oder erklärenden Zeilen dazu. Wir freuen uns über Ihre Einsendungen an: redaktion@hansa-online.de sowie Schiffahrts-Verlag »Hansa«, Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg. Hinweis: Der Verlag behält sich das Recht vor, eingegangene Fotografien für redaktionelle Zwecke weiterzuverwenden.





The 22. HANSA-Forum, in 2018 at a new location, was once again well attended



Besides the great networking opportunities, attendees could enjoy Monjasa Group COO Svend Mølholt (above) bringing action onto the stage, as well as vivid discussions on the podium e.g. between Otto Schacht (Kühne+Nagel), Frank Fischer (Zeamarine) and Jens Christian Nielsen (Frachtcontor Junge)

Snapshot Hansa-Forum

For the 22nd time the expert and networking event of the year for shipping took place in Hamburg: The HANSA-Forum »Shipping | Finance«. Around 300 high-ranking international guests came to the Sofitel Hotel and filled out the list of participants to the last seat. Shipowners, managers, brokers, financiers, regulators, insurers, classifiers, bunker service providers, consultants - all sectors were represented. They discussed intensively the upcoming »Sulphur Cap« and what is expected: some challenges but also many opportunities.

The panel discussions and lectures were marked by a profound analysis of the situation, but also by fundamental confidence. The participants were also occupied during the breaks and at the evening reception with looking at the consequences of the forced emission reduction from various perspectives of the industry. The participants repeatedly stated that the exchange with experts from other segments is important, perhaps more important than ever in view of the fact that there is now a chance to adapt the processes sustainably. It will therefore be exciting to watch how the shipping and financial players adjust to the ever closer »Sulphur Cap«. This should be discussed again at the next HANSA-Forum in 2019. ■

Save the date:
21. November 2019
HANSA-FORUM 23 2019
 SCHIFFFAHRT | FINANZIERUNG





© Stelling / Wagener



Clemens Toepfer, Managing Director Toepfer Transport, speakers Ian Beveridge, CEO BSM, Jens Christian Nielsen, Managing Director Frachtcontor Junge, Hapag-Lloyd COO Anthony Firmin and Sverre Bjørn Svenning, Global Head of Research Fearleys



Erik Helberg, CEO Clarkson's Platou Securities, on the podium from left: Thomas Bjørn Larsen, Head of Skuld Hamburg, Tim Kent, Technical Director LR, Marcus Schärer, Global Marketing Manager Shell Marine and Svend Mølholt, COO Monjasa



Gathered on stage for the financing panel: Susanne Mertens, Senior Consultant Silverton Maritime Solutions, Joep Gorgels, Global Head of Transportation ABN AMRO and Tobias Zehnter, Head of Maritime Industries NordLB. Speakers like Christoph Toepfer, CEO Australis Maritime, triggered a debate



Es wird wieder bilanziert und investiert...

Bilanzveröffentlichungen und Flotteninvestitionen werden stets mit Argusaugen von Anlegern und Wettbewerbern beobachtet. Die HANSA gibt einen aktuellen Überblick

Startprobleme bei ONE

Das Containerbündnis ONE bleibt für die japanischen Reedereien K Line, MOL und NYK eine Belastung. Gravierende Anlaufschwierigkeiten verhaseln die Bilanz. ONE erwartet einen Jahresverlust von 600 Mio. \$. Für das erste Halbjahr (bis 30. September) sinkt der erwartete Umsatz um 7,5 % auf 5 Mrd. \$, der Verlust von 38 Mio. \$ auf 310 Mio. \$. Transportvolumen und Auslastung der Schiffe seien seit dem Start im April rückläufig, hieß es. Dazu kamen gestiegene Bunkerkosten und höhere Investitionen.

Hyundai fährt tiefer ins Minus

Hyundai Merchant Marine hat im 3. Quartal einen Verlust von 146,7 Mio. \$ eingefahren. Im Vorjahr waren es 46 Mio. \$. Neben niedrigen Frachtraten habe der Anstieg des Ölpreises zur Verschlechterung geführt, so HMM. Der Umsatz stieg zwar um 10 % auf 1,1 Mrd. \$, der operative Verlust aber auch, auf 96 Mio. \$ (2017: 22 Mio. \$). Damit bleiben die Koreaner finanziell angeschlagen. Die Regierung Südkoreas sorgt aber für Verlustausgleich.

COSCO-Gewinn schrumpft

COSCO Shipping Holdings meldet für die ersten drei Quartale 2018 einen ordentlichen Zuwachs beim Umsatz von über 20 %. Der Gewinn fiel wegen der »weiter auf der Branche lastenden Überkapazität« aber geringer aus als im Vorjahreszeitraum. Im Berichtszeitraum wurde ein Umsatz von 82,13 Mrd. RMB (11,8 Mrd. \$) erzielt, was einem Anstieg von 21,5 % entspricht. Der Reingewinn belief sich auf 863 Mio. RMB. COSCO Ports meldete einen Gesamtdurchsatz von 87,5183 Mio. TEU (+20,59 %).

Seaspan verdient mehr

Die Container-Reederei Seaspan – Weltmarktführer im Tramp-Markt – hat sich nach der Übernahme der chinesischen Investmentgesellschaft GCI im 3. Quartal deutlich gesteigert. Der Umsatz stieg um 84 Mio. \$ auf 295 Mio. \$ bei einem Gewinn von 80 Mio. \$ – fast doppelt so viel wie im Vorjahr. Nach den ersten neun Monaten lagen die Einnahmen bei 801,4 Mio. \$ (616,9 Mio. \$), während der Gewinn um fast 100 Mio. \$ auf 215,7 Mio. \$ kletterte.

Deutsche Tochter stützt Braemar

Der britische Makler und Technologieberater Braemar rutscht im Ende August abgelaufenen Geschäftshalbjahr in die roten Zahlen. Der Umsatz wuchs von 64,5 auf 71,6 Mio. £. Im Ergebnis steht ein Minus von 3,8 Mio. £, nach einem Plus von 0,5 Mio. £ im Vorjahr. Bei Braemar macht man das Minus an »außergewöhnlichen Effekten« fest. Zu den Effekten werden die Kosten der Übernahmen des Hamburger Finanzdienstleisters Naves und des Maklers Atlantic Brokers gezählt. Das Finanzberatungsgeschäft von Naves habe »die Erwartungen übertroffen«.

Mittelmeer fängt Brexit-Einbußen bei DFDS auf

Die dänische RoPax-Reederei DFDS hält an ihren Gewinnzielen für dieses Jahr fest. Der »Brexit« sorgt jedoch für Unsicherheiten und Einbußen. Im 3. Quartal nahmen die Transporte nur um 6 % zu, womit die Erwartungen nicht erreicht wurden. Das Passagieraufkommen legte hingegen aufgrund der Urlaubssaison um 1 % zu und lag damit über Plan. Beim Umsatz machte DFDS einen Sprung von 12 % auf 4,4 Mrd. DKK. Die Entwicklung wird auf die neuen Mittelmeer-Routen zurückgeführt, die nach der Übernahme von U.N. RoRo hinzukamen. Das Ebitda wuchs um 7,1 % auf 1,045 Mrd. DKK, der Vorsteuergewinn sank um 12,9 % auf 622 Mio. DKK.

Finnlines investiert

Die Fährreederei Finnlines hat für die ersten neun Monate eine positive Bilanz gezogen. Die Tochter der italienischen Grimaldi-Gruppe meldete einen Gewinnsprung um 7,3 Mio. € auf 75,3 Mio. €, der Umsatz wuchs um 10 % auf 447,9 Mio. €. Mit den jüngsten Neubau-Aktivitäten – drei Hybrid-Fähren wurden bestellt – soll noch nicht Schluss sein. CEO Grimaldi spricht von »weiteren Ressourcen«, die in RoPax-Schiffe investiert werden sollen.

HSH: Gewinn geschrumpft, NPE-Quote halbiert

Die HSH Nordbank hat im dritten Quartal dank Kosten-Einsparungen, einer soliden Geschäftsentwicklung sowie Sanierungserfolgen mit der Privatisierung angefallene Kosten ausgeglichen. Das Ergebnis vor Steuern liegt mit 8 Mio. € (Vorjahr: 201 Mio. €) über den Erwartungen. Den Rückgang erklärt die Bank mit dem Aufwand für

Weitere und ausführliche Infos wie immer unter www.hansa-online.de



die Zweitverlustgarantie (188 Mio. €), eine Ausgleichszahlung für die vorzeitige Aufhebung und Restrukturisierungskosten. Das Vorsteuerergebnis der Abbaubank ist negativ: -230 (-451) Mio. €. Das Shipping-Kreditportfolio macht noch 5,2 Mrd. € aus – seit Ende 2017 wurden weitere 300 Mio. € getilgt. Das NPL-Portfolio wurde bilanztechnisch und durch Verkäufe auf 975 Mio. € minimiert.

Nordea-Portfolio schrumpft

Die skandinavische Großbank Nordea hat ihre Exposure in der Schifffahrt und im Offshore-Bereich binnen eines Jahres um fast 1,5 Mrd. € reduziert. Die Gesamtkredite an Schifffahrt und Offshore machten nach dem 3. Quartal 2018 noch 8,5 Mrd. € aus. In den ersten neun Monaten erwirtschaftete Nordea ein Ergebnis von 684 Mio. € (nach Steuern), auch dieser Wert liegt deutlich unter dem Vorjahresergebnis. Etwa 4,7 Mrd. € an Krediten werden als »belastet« eingestuft, im 2. Quartal waren es noch 5,13 Mrd. €. Die Risikoversorge konnte jedoch weiter reduziert werden.

Commerzbank-Kredite runter

Die Commerzbank macht beim Ausstieg aus der Schiffsfinanzierung weiter Tempo und hat ihr Kreditportfolio binnen eines Jahres von 4,2 Mrd. € auf derzeit nur noch 1,1 Mrd. € reduziert. Im abgelaufenen 3. Quartal sank das Volumen in der Schiffsfinanzierung nochmals um 300 Mio. € auf 1,1 Mrd. €. Das Segment Asset & Capital Recovery (ACR), in dem die verbliebenen Schiffskredite geführt werden, hat nach neun Monaten des Jahres ein operatives Ergebnis von 90 Mio. € (9M 2017: -210 Mio. €) erwirtschaftet.

11,9 Mrd. € Neugeschäft für KfW

Die in der Schiffsfinanzierung aktive KfW IPEX steigerte ihr Neugeschäft deutlich. Durch den Abschluss großvolumiger Finanzierungen konnte ein Zusageanstieg von 8,8 auf 11,9 Mrd. € verzeichnet werden. Das Wachstum wird vor allem mit hohen Einzelzusagen begründet, als Beispiel wird das LNG-betriebene Kreuzfahrtschiff angeführt, das auf der Meyer Werft für AIDA Cruises gebaut wird.

ING baut Schiffsportfolio aus

Die niederländische Bank ING hat ihr Schiffsportfolio weiter ausgebaut. Nach dem 3. Quartal steigt das Volumen im Geschäftsbereich Shipping & Ports um 5,4% auf 14,65 Mrd. €. Das Portfolio umfasst auch Kredite für Infrastrukturprojekte und die Binnenschifffahrt.

Vogemann investiert wieder

Die Hamburger Reederei H. Vogemann hat sich zwar von ihrem letzten Panamax-Bulker getrennt. Die »Voge Challenger« soll laut Maklerberichten für 13,1 Mio. \$ innerhalb Deutschlands den Besitzer gewechselt haben. Dem Abverkauf des Altbestands stehen Investitionen gegenüber. Drei Secondhand-Schiffe der Handysize-Größe wurden gekauft, dazu sind drei Neubauten (38.500 tdw) in China bestellt. Finanziert werden die Schiffe mit privaten Investoren. Über einen vierten Neubau wird verhandelt.

Wan Hai zurrt Neubau-Aufträge für 900 Mio. \$ fest

Die Linienreederei Wan Hai Lines hat insgesamt 20 neue Containerschiffe bestellt. Die Aufträge mit einem Gesamtwert von bis zu 900 Mio. \$ gehen an Japan Marine United und Guangzhou Wenchong in China. Der Vertrag umfasst acht 3.036- und zwölf 2.038-TEU-Schiffe. Sie kosten zusammen 640 Mio. \$. Zudem wurden Optionen für jeweils vier weitere Schiffe vereinbart.

Wilson baut KüMo-Flotte aus

Die norwegische Reederei Wilson, Marktführer in der europäischen Shortsea-Bulkschifffahrt, hat weitere sechs Schiffe gekauft. Die sechs Schiffe seien von der Strömberg Group übernommen worden. Die Flotte von Mini-Bulkern mit einer Tragfähigkeit von 1.500 tdw bis 8.500 tdw wächst damit auf 114 Einheiten, darunter 88 Schiffe im Eigentum. Für die Neuzugänge zahlt Wilson 39 Mio. NOK und übernimmt dazu Hypothekendarlehen in Höhe von rund 55 Mio. NOK.

GEFO bestellt Neubauten

Die Reederei GEFO aus Hamburg hat ihr Neubauprogramm erweitert. Bei AVIC Din heng in China zwei 7.500-Tonner bestellt. Bereits im März hatte die GEFO (Gesellschaft für Öltransporte) sechs Neubauten geordert. Diese Einheiten sind mit 3.600 tdw allerdings nur halb so groß.

Norled ordert E-Fähre in Asien

Sembcorp (Singapur) hat den Auftrag zum Bau von drei Plug-in-Fähren von der norwegischen Reederei Norled erhalten. Die 84,2 m langen Doppelend-Schiffe bekommen Antriebe mit Lithium-Ionen-Batterien. Landseitig werden Ladestationen errichtet, die mit Strom aus Wasserkraft gespeist werden.

Hurtigruten bestellt erneut

Die norwegische Reederei Hurtigruten hat bei der Werft Kleven ein drittes Expeditionsschiff bestellt. Es soll 2021 abgeliefert werden. Das noch namenlose Schiff werde ebenfalls mit einem Hybrid-Antrieb und verstärkten Rumpf gebaut, heißt es. Der Bau dieser Schiffe sei die größte Einzelinvestition in der Geschichte von Hurtigruten. Der Reederei gehört die Werft. MM

MOL investiert in den Schwergut-Markt

Die japanische Reederei Mitsui OSK Lines (MOL) will sich mit ihren jüngsten Car-Carrier-Neubauten stärker auch im Schwergutgeschäft engagieren. Von *Michael Hollmann*

Kürzlich lief mit der »Orca Ace« (63.116 BRZ, 15.495 tdw) zum ersten Mal ein Frachter der neuen Flexie-Serie mit Kapazität für 6.800 Einheiten (Car Equivalent Units, CEU) Bremerhaven an. Die Seestadt gilt nicht nur als wichtigster Umschlagplatz für Überseeverschiffungen von Fahrzeugen, sondern auch von rollendem Schwergut. »Wir haben nicht den An-

spruch, neue Rekorde aufzustellen. Aber wir können mit den Schiffen jetzt einen noch größeren Teil der hohen und schweren Ladung befördern«, erklärte anlässlich des Erstanlaufs Rudolf Luttmann, Director für MOL Auto Carrier Express in Europa und Afrika.

Mit regelmäßigen Abfahrten der neuen Typschiffe ab Nordeuropa solle das Geschäft peu à peu ausgebaut werden. Die »Orca Ace« wurde im Juli vom Ozai Shipyard in Japan abgeliefert. Die Jungferreise führte sie von Japan zur US-Westküste, dann durch den Panama-Kanal zur Ostküste Nordamerikas und schließlich über den Atlantik nach Bremerhaven. Später ging es Richtung Southampton und dann zurück zur US-Ostküste. Zuvor war bereits die »Beluga Ace« in Dienst gestellt worden. Nach der »Orca Ace« folgte das dritte Schiff der Viererserie, Anfang 2019 das vierte.

Der neue Typ ist verfügt über sechs verstellbare Decks von insgesamt 14 sowie eine erhöhte Maximallast der Rampe von 150 t. 35 Einzelsegmente der Decks können variabel eingestellt werden, um den Schiffsraum optimal auszulasten. »Damit sind wir ungleich flexibler und können die Staupläne noch individueller gestalten«, so Mario Janssen, General Manager bei MOL für das Fahrzeug- und RoRo-Geschäft in Europa und Afrika. Laut Berechnungen der Reederei lässt sich die Auslastung der Flexie-Carrier gegenüber konventionellen Auto-Carriern um über 6% steigern.

Die in Hamburg angesiedelte Europazentrale von MOL Auto Carrier Express organisiert pro Monat Hafenanläufe und Abfahrten für zwölf bis 14 Schiffe in den europäischen Häfen. Mit über 90 Schiffen belegt MOL laut Clarksons Research den dritten Platz unter den globalen Car Carriern.

Der Einsatz effizienter Tonnage wird für die Unternehmen angesichts des Kostendrucks immer wichtiger. Darauf lässt eine aktuelle Studie aus dem Hause Drewry schließen. In ihrem »Finished Vehicle Shipping Annual Review and Forecast« schreiben die Experten, dass die durchschnittliche Transportleistung der Schiffe seit 2007 um 39% gesunken ist. Als Gründe werden Slow Steaming, vermehrte Hafenanläufe und die Verlagerung des Geschäfts auf kürzere Strecken und auf Schwellenländer genannt.



Der erste »Flexie«-Carrier (6.800 CEU) machte in Bremerhaven fest

LEHREN - FORSCHEN - NEU ENTDECKEN KOMMEN SIE AN DIE JADE HOCHSCHULE



An der Jade Hochschule in Wilhelmshaven, Oldenburg und Elsfleth studieren rund 7.600 Menschen mit mehr als 200 Professorinnen und Professoren. Lehre und Forschung zeichnen sich durch innovative Ansätze, kooperative Zusammenarbeit und eine zugewandte Haltung aus. In allen Bereichen fördert die Hochschule Kompetenz und Vielfalt.

Professur für das Gebiet Technische Navigation und Assistenzsysteme in der Schiffsführung

Bes.-Gr. W 2 | Kennziffer S 13-Hansa1

Vorgenannte Stelle ist an der **Jade Hochschule Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth** im **Fachbereich Seefahrt und Logistik** am **Studienort Elsfleth** zum **nächstmöglichen Zeitpunkt** zu besetzen.

Gesucht wird eine Persönlichkeit, die über eine fundierte Forschungserfahrung im Bereich autonomer maritimer Systeme, vorzugsweise im Bereich des Entwurfes nautischer Assistenzsysteme, verfügt. Die Bewerberin/der Bewerber soll ein technisch-naturwissenschaftliches Studium abgeschlossen haben.

Sie oder er soll in der Lage sein, in den Bachelor- und Masterstudiengängen des Fachbereichs, insbesondere im auf das nautische Befähigungszeugnis vorbereitenden Studiengang Nautik und Seeverkehr sowie im Studiengang Schiffs- und Hafenbetrieb, Inhalte zu den Themen Technische Navigation, Schiffsdynamik, Assistenzsysteme und autonome maritime Systeme selbstständig in Lehre und Forschung zu vertreten und weiterzuentwickeln.

Die Stellenausschreibung finden Sie unter jade-hs.de/professuren.

Reichen Sie Ihre Bewerbung bitte mit den vollständigen Unterlagen unter **Angabe der Kennziffer** bis zum **14. Dezember 2018** ein.

BEWERBUNGEN AN

jade-hs.de



Präsident der Jade Hochschule
Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth
Friedrich-Paffrath-Straße 101
26389 Wilhelmshaven

Hapag-Lloyd verbessert Ergebnis – Scrubber- und Kostensparprogramm

Die deutsche Linienreederei Hapag-Lloyd konnte im 3. Quartal ihren Umsatz steigern. Die Frachtraten aber sinken weiter. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wuchs auf 212,1 Mio. € (2017: 178,1 Mio. €), das Konzernergebnis verbesserte sich deutlich auf 113,4 Mio. € (51,8 Mio. €). Nach den ersten neun Monaten beläuft sich das EBIT auf 300,8 Mio. € (268,8 Mio. €), das Konzernergebnis lag mit 12,5 Mio. € in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (9,1 Mio. €). Die Umsätze stiegen in den ersten neun Monaten auf 8,4 Mrd. € (9M 2017: 7,3 Mrd. €). Dazu trug eine Steigerung der Transportmenge um 27 % auf 8,9 Mio. TEU bei. Dieses Wachstum resultierte insbesondere aus dem Zusammenschluss mit UASC. Die durchschnittliche Frachtrate verringerte sich auf 1.032 \$/TEU (1.068 \$). Der Bunkerpreis erhöhte sich um 95 \$/Tonne und konnte nicht vollständig durch Frachtraterhöhungen kompensiert werden. »Obwohl wir einen anhaltenden Aufwärtsdruck bei den operativen Kosten in diversen Teilen unseres Geschäfts sehen, bleiben wir für den restlichen Jahresverlauf vorsichtig optimistisch«, so CEO Rolf Habben Jansen.

Unterdessen hat Hapag-Lloyd seine »Strategy 2023« veröffentlicht. Größe sei nicht länger Trumpf, sondern strikte Kundenorientierung, heißt es darin. Zudem wurde ein Kostenmanagement-Programm mit einem Einsparziel von 350 bis 400 Mio. \$ gestartet, wodurch auch nach dem Start der strategischen Initiativen die weitere Wettbewerbsfähigkeit auf der Kostenseite gewährleistet werden soll. Beim Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung zu EBITDA) ist eine Quote von kleiner als 3,0x als Ziel gesetzt sowie eine Eigenkapitalquote von mehr als 45 %. Zudem soll eine angemessene Liquiditätsreserve von rund 1,1 Mrd. \$ beibehalten werden.

Mit Blick auf das »Sulphur Cap 2020« der IMO hat die Reederei beschlossen, zehn Schiffe der Hamburg-Klasse 2019 und 2020 mit Scrubbern nachzurüsten. Das erste der 13.000-TEU-Schiffe mit Abgasreinigungssystem soll im März 2019 seelklar sein. ■



Hamburg Süd stärkt Bilanz bei Møller-Maersk



Im dritten Quartal hat A.P. Møller-Maersk den Umsatz um 31 % auf 10,1 Mrd. \$ steigern können und ist nach einem Gewinn-sprung in die schwarzen Zahlen zurückgekehrt. Vor allem die Übernahme von Hamburg Süd zahlt sich aus. Bis 2019 sollen insgesamt 500 Mio. \$ an Synergieeffekten aus dem Zusammenschluss mit Hamburg Süd verbucht werden. Nach neun Monaten liege die Ersparnis bei 290 Mio. \$, teilte Maersk mit. Die Integration komme schneller voran als geplant, heißt es.

Das Volumen in der Sparte »Ocean«, in der Møller-Maersk alle Schifffahrtsaktivitäten gebündelt hat, wuchs um 27 %. Ohne den Beitrag von Hamburg Süd wären es nur 5 %. Aber auch das liege über dem geschätzten Marktwachstum von 2,7 %, erklärte CEO Søren Skou bei der Vorlage der aktuellen Geschäftszahlen.

Der Umsatz im Segment »Ocean« stieg von 5,5 auf 7,3 Mrd. \$, das EBITDA von 800 auf 925 Mio. \$ (+16 %). Der bereinigte Gewinn lag im 3. Quartal mit 251 Mio. \$ leicht unter dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums (254 Mio. \$).

Während die durchschnittlichen Frachtraten um 5,5 % bei 1.929 \$/FFE höher lagen als im Vorjahr und um 4,8 % über den Werten des 2. Quartals, stiegen auch die Stückkosten auf zuletzt 1.809 \$/FFE um 1,5 % im Vergleich zum 2. Quartal und um 1,2 % gegenüber Q3 2017. Das Transportvolumen nahm von 2,63 Mio. FEU auf 3,33 Mio. FEU zu.

Die Flotte bestand im 3. Quartal aus 353 eigenen Schiffen (3Q 2017: 285) und weiteren 370 gecharterten Einheiten (383). Sechs Neubauten sind noch im Zulauf, weitere Bestellungen werde es nicht vor 2020 geben, heißt es. Maersk hatte mit Blick auf die ab 2020 geltende Umstellung auf schwefelarmen und teureren Kraftstoff die jährlichen Mehrkosten auf 2 Mrd. \$ beziffert und einen neuen »Bunker Adjustment Factor« (BFA) angekündigt, der bereits ab 1. Januar 2019 berechnet wird. Der Zuschlag setzt sich im Wesentlichen aus dem Bunkerpreis und einem Routen-Faktor zusammen.

Für das Gesamtjahr erwartet der dänische Konzern ein EBITDA in der Größenordnung von 3,6-4,0 Mrd. \$, das weist auf eine Korrektur der zuvor genannten 3,5 Mrd. \$ bis 4,2 Mrd. \$ hin. Das organische Mengenwachstum im Bereich »Ocean« soll nun bei den marktüblichen 3-4 % liegen. ■

Weniger Schiffe, häufiger deutsche Flagge

Kritiker monieren seit jeher, dass alle politischen Maßnahmen nicht zu der erhofften Menge an Rückflaggungen durch deutsche Reeder geführt haben und damit die Grundlage für das »Maritime Bündnis« fehlt – immerhin eine Voraussetzung für die weitere politische Unterstützung hinsichtlich steuerlicher Förderung beziehungsweise Entlastung.

Ein Blick auf die letzten öffentlich-verfügbaren Zahlen zur deutsch-geflaggten Flotte zeigt ein deutliches, allerdings auch zweiseitiges Bild. Nach Angaben der deutschen Flaggenverwaltung ist die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge weiter gesunken. Im November waren es nur noch 305, nach 335 vor eineinhalb Jahren. 83 der 305 Schiffe werden zudem dem Segment »Personenbeförderung« zugeordnet, sind also keine Frachtschiffe, sondern auch kleinere Fahrgastschiffe ab 100 BRZ Größe.

Unabhängig davon, dass der eigentlich angestrebte Wert von 500 bis 600 Schiffen unter Bundesflagge weit entfernt ist, muss jedoch eine Entwicklung berücksichtigt werden: Denn durchaus bemerkenswert ist, dass die Gesamtzahl der deutsch-geflaggten Flotte zwar geschrumpft ist, der Anteil an allen Schiffen deutscher Reedereien allerdings nicht.

Im Gegenteil, weil viele Reeder ihre Flotten verkleinert haben – vor allem krisenbedingt schrumpfte die Flotte von 2.538 auf 2.146 Schiffe – stieg der Anteil der deutsch-geflaggten Einheiten von 13,2% auf 14,2%.

Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass der Anteil der deutschen Tonnage unter EU-Flagge in verschiedenen Berichtszeiträumen immer mal wieder geschrumpft ist. Das ist insofern wichtig, als dass die Europäische Union von eben diesem Wert, beziehungsweise seiner positiven Entwicklung, abhängig macht, ob und

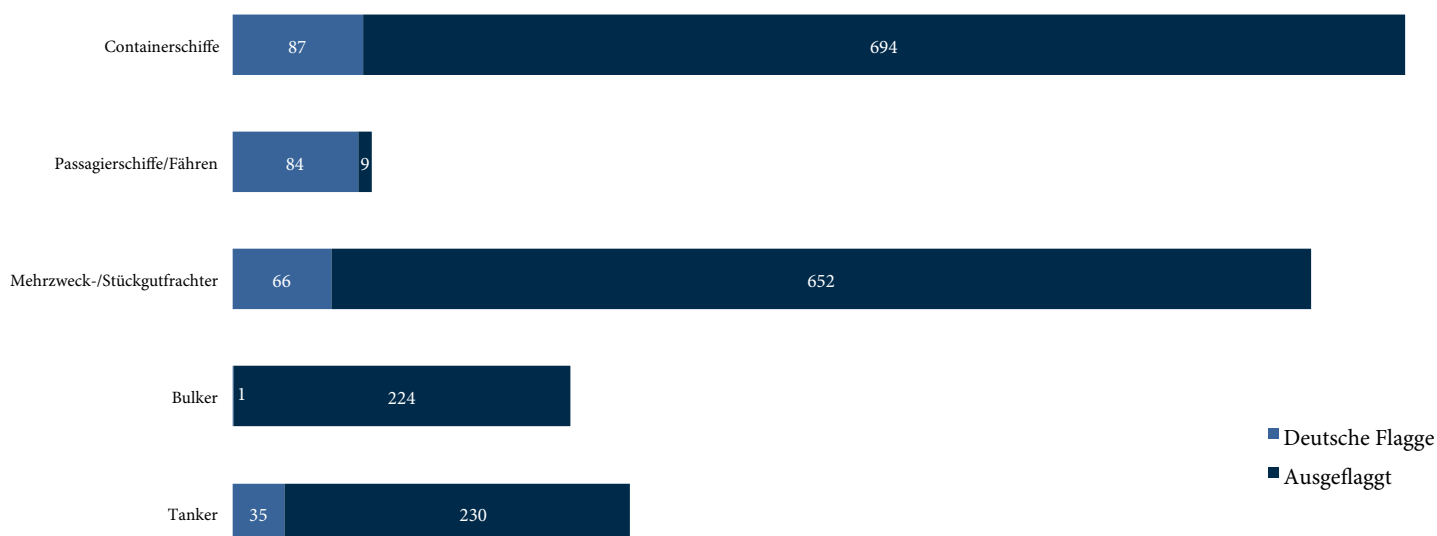
wie die deutsche Tonnagesteuerregelung genehmigt wird. Anfang November 2018 waren 1.841 Einheiten ausgeflaggt, 619 davon in EU-Registern (inklusive Großbritanniens, dessen künftiger Status angesichts des geplanten Austritts aus der Europäischen Union unklar ist). Das macht einen Anteil von 33,6% aus. Die wichtigsten Flaggen sind Portugal mit 273 Schiffen deutscher Reeder, Malta (123), Zypern (117) und Gibraltar (54). Mit Abstand folgen die Niederlande (16), Großbritannien (15), Luxemburg (13) und Lettland (8).

Zuletzt entwickelte sich dieser Wert allerdings tatsächlich positiv. Denn noch vor einem halben Jahr lag der Anteil der EU-Flaggen unter allen Ausflaggungen bei 33,1%. Zwar verlor das Register Malτας 17 deutsche Schiffe, auch andere mussten Einbußen hinnehmen. Weil aber die ausgeflaggte Flotte insgesamt schrumpfte, erhöhte sich der EU-Anteil – zumindest leicht.

MM

Flotte deutscher Reeder

Stand November 2018



Letzter öffentlich verfügbarer Stand: 11/18, Quelle: BSH

Eine gemischte Zwischenbilanz
Anzahl deutsch-geflaggter Schiffe deutscher
Reeder und Anteil an Gesamtflotte

305 Schiffe – 14,2 %
Stand 11/2018

335 Schiffe – 13,2 %
Stand 05/2017



In eigener Sache

Bei der Betrachtung der deutschen Flotte können Einschätzungen aus der Branche auch eine wichtige Rolle spielen. Auf politischer Ebene fungiert der Verband Deutscher Reeder (VDR) trotz einer kleinen Schrumpfkur in Bezug auf die Mitglieder als Sprachrohr für die hiesigen Reedereien. Daher hätten wir an dieser Stelle gerne auch den VDR, seine Ansichten zur politischen Unterstützung sowie seine Strategie für die eigene Verbandszukunft integriert. Leider hat der Verband auf Anfrage keine Stellungnahme abgegeben.

Förderung für Reeder »wird evaluiert«

Reedereibranche und Politik sind sich über die Bewertung der staatlichen Unterstützung nicht immer einig. Die deutsch-geflaggte Flotte schrumpft weiter. Den bestehenden Maßnahmen steht allerdings eine Evaluation bevor. Von *Michael Meyer*

Nach Ansicht der Behörden ist die politische Flankierung derzeit ziemlich gut. Auch mit Blick auf die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag der jetzigen schwarz-roten Regierung scheint man keine große Notwendigkeit für weitere Anpassungen zu sehen. Dort stand unter anderem: »Auswirkungen der Entlastungsoffensive für deutsche Flagge werden evaluiert. Bei Bedarf soll das Gesamtpaket inkl. Ausbildungsplatzförderung angepasst werden«

Nach Recherchen der HANSA herrscht im Bundeswirtschaftsministerium die Meinung vor, dass die deutsche Flagge durch ein Gesamtpaket europäisch wettbewerbsfähig gestaltet wurde, etwa mit der Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes auf 100 %, einer passgenauen Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung und einer Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung an europäische Standards. Die Umsetzung des Gesamtpaketes sei ein politischer Kraftakt gewesen, heißt es. Auch wenn auf Nachfrage eine explizite Bewertung der Arbeit der Reedereien vermieden wird, erwartet man von der Reederschaft deutliche positive Signale für die deutsche Flagge, die Beschäftigung deutscher und europäischer Seeleute. Auch zu einem potenziellen Ausbau der Fördermaßnahmen gibt es keine konkreten Äußerungen. 2020 soll die sogenannte Entlastungsoffensive evaluiert werden.

Der maritimen Wirtschaft kommt in den Augen der Berliner Behörden – zumindest

offiziell – für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland und für die Sicherung von Wachstum und Beschäftigung eine Schlüsselrolle zu.

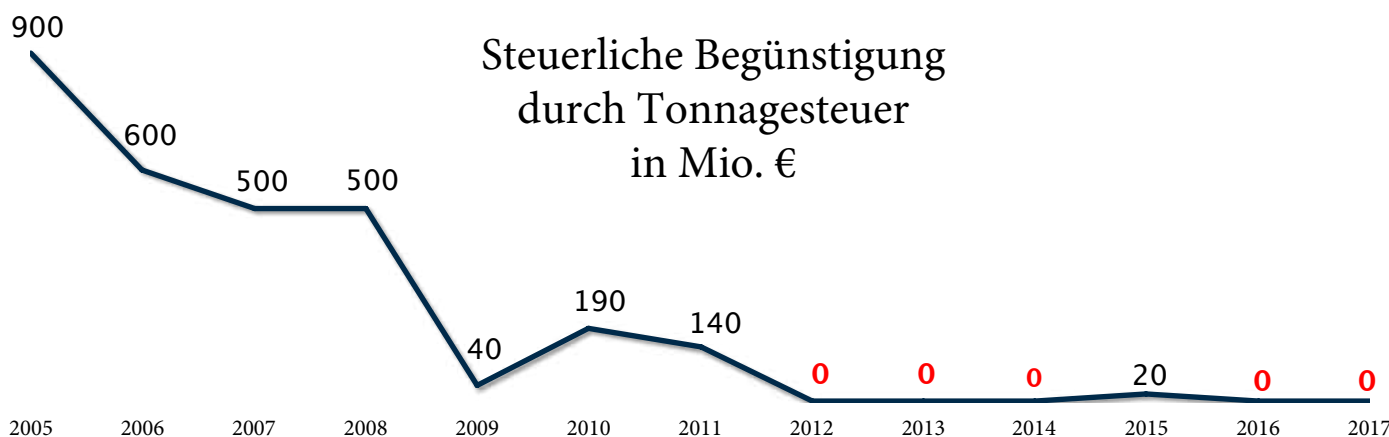
Auch in der Berliner Finanzbürokratie sieht man offenbar keinen akuten Handlungsbedarf. Von Minister Olaf Scholz ist zwar keine übermäßige Zuneigung zu den Reedereien bekannt. Allerdings hat sich der SPD-Politiker in seiner Zeit als Hamburger Bürgermeister auch nicht durch größere Angriffe auf das Geschäftsgebaren der Schifffahrtstreibenden hervorgetan. Das Ministerium ist in einigen für die Reedereien wichtigen Bereichen involviert, so etwa bei der viel diskutierten Versicherungssteuer, der Tonnagesteuer und der Lohnsteuerförderung.

Anders als sein Vorgänger Wolfgang Schäuble, CDU-Politiker aus Baden, lässt es der Hanseat Scholz derzeit etwas ruhiger angehen, wenn es um maritime Belange geht. Schäuble, beziehungsweise einige seiner Beamten, hatten in seiner Amtszeit eine große Debatte um die in der Schifffahrt – gerade in Krisenzeiten – nicht unüblichen Pools und Kooperationen ausgelöst und wollte sie stärker besteuern. Die Reeder sahen eine ihrer Existenzgrundlagen gefährdet. Man bekam schließlich einen Aufschub aus Berlin.

Heute verweist das BMF auf Anfrage der HANSA auf das geltende Versicherungssteuergesetz. »Von den in der Schifffahrt bisweilen betriebenen Pools und Koope-



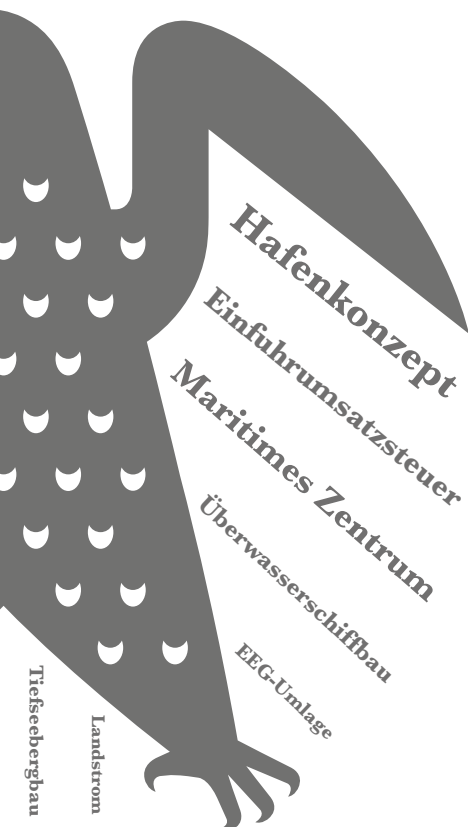
Zu den Zielen der noch aktuellen Koalition gehört auch, das Maritime Bündnis zu erhalten



Abstract: Tonnage tax and »subsidies« subject to evaluation

Shipping and politics not always agree on the assessment of government support. The German-flagged fleet continues to shrink. Existing measures including the so-called »relief offensive« are subject to evaluation in 2020. Though the government coalition still believes in tonnage taxation based on a European background, the commitment of German ship owners to the German flag is falling short of expectations. Pools are targeted by the German Ministry of Finance: »Pools and cooperations as sometimes operated in shipping, so-called loss of hire pools, are subject to insurance tax.«

Further information: redaktion@hansa-online.de



rationen unterliegen sogenannte Charterausfallpools der Versicherungssteuer«, bestätigt ein Sprecher. Es geht darum, die nicht auskömmlichen Raten einiger Schiffe durch andere Raten aufzufangen, gerade weil ihnen in Krisenzeiten ansonsten die Pleite drohen könnte. Man will also keine Steuern sparen, sondern überhaupt ein Unternehmen »Schiff« fortführen.

Die Besteuerung erfolgt laut dem BMF auf der Grundlage des Gesetzes, wonach »auch eine Vereinbarung zwischen mehreren Personen oder Personenvereinigungen, solche Verluste oder Schäden gemeinsam zu tragen, die den Gegenstand einer Versicherung bilden können, als Versicherungsvertrag im Sinne des Versicherungsvertragsgesetzes gilt«. Ob sich der Streit für die Staatskasse letztlich gelohnt hat, ist unklar, das Ministerium macht keine schifffahrtsspezifischen Angaben dazu.

Detaillierter werden hingegen die Erträge aus der Tonnagesteuer bestätigt, beziehungsweise ihre aus staatlicher Sicht negativen Effekte. Sie lagen in den letzten beiden Jahren sowie zwischen 2012 und 2014 bei Null – nach bis zu 900 Mio. € im Jahr 2005 ist das eine beträchtliche Entwicklung. Laut dem BMF liegt der Grund dafür in der »wirtschaftlichen Lage der Frachtschifffahrt« – keine Gewinne in der jahrelangen Krise bedeuten auch keine Besteuerung. An der Entwicklung (siehe Grafik) lässt sich die Entwicklung gut nachzeichnen. Nach dem Ausbruch der Krise ging es zunächst auf bis zu 40 Mio. € Begünstigung 2009 hinunter, der zwischenzeitliche, kleine Aufschwung führte entsprechend zu Mehreinnahmen. Danach schlug die nicht enden wollende Krise noch einmal voll durch.

»Regelung hat sich bewährt«

An der Regelung will man ungeachtet der schrumpfenden Flotte und damit ihrer Bedeutung festhalten. »Bei der Gesamtbetrachtung« habe sie sich bewährt, deshalb solle auch weiterhin an der bisherigen Form festgehalten werden. »Neben Deutschland wenden auch viele andere EU-Mitglieder eine Tonnagebesteuerung an«, so der Sprecher. Daher gab es in der Vergangenheit auch immer mal wieder Vorstöße, über eine gemeinsame Regelung nachzudenken. Davon ist im BMF allerdings nichts bekannt.

Offen lassen will sich das Finanzministerium, wie es künftig um die Lohnsteuervergünstigung bestellt sein könnte. In der Debatte um den Einsatz deutscher Seeleute und damit zusammenhängend die Förderung der hiesigen Ausbildung hatten die Reeder zuletzt 2016 einen Erfolg erzielt. Seitdem kann die Lohnsteuer auf Schiffen unter deutscher Flagge gespart werden. Es handelt sich dabei nach Bewertung des BMF um eine »zielgerichtete und nach dem europäischen Recht

Förderung à la carte:**Wie es die Behörde beschreibt****Versicherungssteuer auf Pools:**

Unter Pools sind Zusammenschlüsse zu verstehen, die denjenigen Mitgliedern, deren Schiffe (...) keine Beschäftigung finden oder nicht zu auskömmlichen, kostendeckenden Bedingungen verchartert werden können, eine Ausgleichsleistung oder finanzielle Unterstützung gewähren, die wiederum von den Mitgliedern aufgebracht wird, deren Schiffe beschäftigt sind.

Tonnagesteuer: Bei der Tonnagebesteuerung wird der Gewinn nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Erträgen, sondern pauschal nach der Größe des Schiffes berechnet. Das hat regelmäßig eine begünstigende Wirkung für den Steuerpflichtigen.

Lohnsteuereinbehalt: Arbeitgeber dürfen die eigene oder gecharterte Handelsschiffe unter deutscher Flagge betreiben, die anzumeldende und abzuführende Lohnsteuer zu 100 % einbehalten.

zulässige Unterstützung«, die die Reeder von Lohnnebenkosten entlastet – sofern sie unter deutscher Flagge fahren. Eine detaillierte Aufstellung finden Sie auf der vorderen Doppelseite.

Die Zukunft der indirekten Subvention ist dennoch auch ungewiss, wie aus der Antwort aus dem Ministerium hervorgeht: »Die Lohnsteuervergünstigung gilt zunächst für fünf Jahre – also bis Mai 2021. Vor einer Verlängerung wird die Regierung 2019/2020 zunächst die Förderung evaluieren.«

Nichts genaues weiß man also (noch) nicht. ■

Tonnagesteuer vor Gericht

Tonnage- und Gewerbesteuer in der Schifffahrt sind umstritten. Aktuell läuft ein neues Gerichtsverfahren, das signifikante Auswirkungen haben könnte

Kürzlich fanden drei mündliche Verhandlungen vor dem Bundesfinanzhof (BFH) zu der Auslegung des § 5a EStG zur Tonnagesteuer und der Gewerbesteuer statt. Die Fälle betrafen grundsätzlich (nur) den Rückwechsel von Ein-Schiffs-Personengesellschaften von der Tonnagesteuer zu der herkömmlichen Gewinnermittlung nach § 5 EStG.

Auf Veröffentlichungen der Urteile zu diesem Datum und den vorgenannten Aktenzeichen gilt es zu achten. Warum?

Feststellungsbescheide beziehungsweise Einkommensteuerbescheide eines Einzelreeders oder Gewerbesteuerermessbescheide, die entweder am 31. Dezember 2018 materiell bestandskräftig werden oder in der Zwischenzeit Entsprechendes erfahren – z.B. nach einer Betriebsprüfung oder weil endgültige Steuerbescheide erlassen werden – sollten offen gehalten werden, da eine Änderung der

Rechtsprechung beziehungsweise eine Klarstellung entgegen den Verlautbarungen der Finanzverwaltung zu erwarten ist.

Die Veröffentlichung der vollständigen Urteile wird voraussichtlich erst Anfang kommenden Jahres erfolgen.

Gegenstand der Verfahren waren sämtlich Fälle des Rückwechsels von der Tonnagesteuer zur herkömmlichen Gewinnermittlung, sodass ein Teilwert des Schiffes zum Jahresende festzustellen war. Die Finanzverwaltung vertritt hierzu die Auffassung, dass dieser Teilwert nicht abgeschrieben werden kann, sondern gegebenenfalls aus der Schattenveranlagung vorhandene Anschaffungskosten weiterhin bis zum Schrottwert abzuschreiben sind und der (höhere) Teilwert erst beim Verkauf des Schiffes (oder anteilig bei der Veräußerung eines Mitunternehmeranteils) abgesetzt werden kann. In der mündlichen Verhandlung wurde relativ klar, dass der BFH der Auffassung der Finanzverwaltung nicht folgt, sondern die Abschreibungen bemessen sich

ab dem Beginn des Kalenderjahres des Rückwechsels nach dem Teilwert verteilt auf die Restnutzungsdauer des Schiffes.

Der zu einem früheren Zeitpunkt bei dem Wechsel in die Tonnagesteuer festgesetzte Unterschiedsbetrag (gemäß § 5a Abs. 4 EStG) ist nach dem Gesetz ab dem Zeitpunkt des Rückwechsels im Fall der Veräußerung eines Mitunternehmeranteils anteilig oder im Fall der Veräußerung des Schiffes gänzlich (ggf. mit dem Restwert) aufzulösen, mindestens jedoch bei einem Weiterbetrieb des Schiffes mit jährlich 1/5 des Betrages.

Die Finanzverwaltung unterwirft diese Auflösungsbeträge der Gewerbesteuer und lehnt eine Kürzung bei Erfüllung der Voraussetzungen (nach § 9 Nr. 3 GewStG) um 80 % ab. Die Rechtsauffassung könnte ins Wanken gekommen sein. Auf Ebene der Unternehmen könn-

ten sich daraus wesentliche Gewerbesteuererstattungen ergeben, wenn die Urteile so ausfallen.

In den Verfahren stellte sich unter Umständen aber auch die Frage, ob es grundsätzlich überhaupt zutreffend ist, Gewerbesteuer auf die Unterschiedsbeträge (auch nicht in gekürzter Höhe) zu erheben. Die Praxis und die Literatur haben sich in der Vergangenheit trotz einer entsprechenden Rechtsprechung des BFH mehrheitlich dagegen ausgesprochen, während die Vertreter der Finanzverwaltung gegenteilig argumentierten. Die Argumente der Praxis waren dem BFH in diesen mündlichen Verhandlungen sehr wohl bekannt. Die genannten drei Verfahren waren wahrscheinlich die letzte Chance, die vorhandene Rechtsprechung des BFH noch einmal auf den Prüfstand zu stellen. Das ist mit den drei Verfahren gelungen – aber der Ausgang ist noch offen.

Weiterhin enthielten die Verfahren den Sachverhalt, dass an den Gesellschaften nicht-natürliche Personen beteiligt waren. Die auf diese entfallenden anteiligen Veräußerungsgewinne unterliegen nach der zwischenzeitlichen klaren Rechtsprechung des BFH (zu § 7 Satz 2 GewStG) ebenfalls der Gewerbesteuer. Für Fälle der vorliegenden Art ergab sich jedoch die Frage, ob diese Veräußerungsgewinne nicht (nach § 9 Nr. 3 GewStG) um 80 % zu kürzen sind, bevor sie in den maßgebenden Gewerbeertrag eingehen. Auch diese Frage wurde dem BFH in umfangreichen Schriftsätzen sowohl seitens des Finanzamtes als auch der Unternehmen zur Entscheidung vorgelegt. Jetzt muss die Praxis abwarten.

Die Entscheidungsgründe zur Aufhebung der Urteile des Finanzgerichtes Hamburg stehen noch aus und werden wohl erst Anfang 2019 vorliegen. Wenn es damit auch kein Weihnachtsgeschenk 2018 mehr geben wird, aber auf ein Osterfest im Jahr 2019 kann man seine Erwartung richten.

Autor: **Wolfgang Kemsat**,
Partner, FIDES Treuhand GmbH



Schiffsmakler zelebrieren das Menschliche

Mit rund 3.600 Gästen aus aller Welt hat das 70. Eisbeinessen als traditioneller Höhepunkt der »Eisbeinwoche« erneut in Hamburg stattgefunden. Beim Schiffsmaklertreffen wurde auch das Menschliche in Zeiten der Digitalisierung gefeiert

Eisbein, Sauerkraut, Erbspüree, Bier und Aquavit – die Ingredienzien sind ebenso traditionsbehaftet wie die Abschlussveranstaltung der Hamburger Eisbeinwoche selbst. Dieses Jahr fand die Veranstaltung zum 70. Mal statt, Partnerland war Österreich. Erstmals lud der Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) seine Mitglieder aus beiden Hansestädten ein. Die HANSA begleitete das Event erneut als offizieller Medienpartner.

Zu den Gästen zählten wieder Agenten, Makler, Reeder, Bunkerhändler und Spediteure sowie Vertreter der Politik und Verwaltung aus dem In- und Ausland. Sie strömten in der Hamburger Messe zusammen und genossen bei entspannter Atmosphäre und in Feierlaune das gute Essen, um währenddessen und danach die Zeit zum Networking zu nutzen.

Dass das persönliche Treffen und das Networking in der Branche noch immer hoch geschätzt werden, wurde nicht nur angesichts des Andrangs deutlich. So sagte Jonathan Williams, General Manager der Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), gegenüber der HANSA: »Die ganzen Leute, die hier versammelt sind, sprechen täglich über Telefon, E-Mail, Chat oder Webcam miteinander – und trotzdem kommen Sie zum Eisbein nach Hamburg, um sich persönlich zu treffen. Es ist immens wichtig in der Branche, die Leute zu kennen, einfach mal anrufen zu können, um kurzfristig und unbürokratisch Dinge zu klären.«

Auch Alexander Geisler, Geschäftsführer des Gastgeberverbands VHBS und des ZVDS, hatte erst kürzlich in der HANSA von einem »Revival« des Schiffsmaklertums berichtet (HANSA 11/18). Nachdem angesichts neuer Kommunikationswege und Online-Plattformen bereits vorausgesagt worden war, dass der Beruf bald durch digitale Lösungen ersetzt würde, steige dagegen nun die Nachfrage nach persönlichen Ansprechpartnern wieder.

Eröffnet wurde die Veranstaltung von Christian Koopmann, dem Vorsitzenden



Andreas Stepan repräsentierte als Vorsitzender des österreichischen Maklerverbands VÖSA die Branche des Partnerlandes, Martin Koopmann (ZVDS, Mitte links) lobte die Elbvertiefung, Peter Tschentscher (Bürgermeister Hamburg, Mitte rechts) hob die besonderen Bande zwischen Hamburg und Österreich hervor. Vertreten wurde dieses auch durch Honorarkonsul Hans Fabian Kruse (rechts)

des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler (ZVDS), und Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher, in diesem Jahr der Ehrengast. »Die Teilnahme des Bürgermeisters ist auch eine gute Gelegenheit, um uns beim Senat für das langjährige Engagement für die Fahrrinnenanpassung zu bedanken. Wir sind wirklich froh, dass nunmehr nach Jahren des Wartens mit diesem wichtigen Projekt begonnen werden kann. Wir sind davon überzeugt, dass hiervon ein positives Signal für die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens ausgeht und wir schon bald wieder einen Umschlagszuwachs am Standort sehen werden«, sagte Koopmann.

Enge Bande zu Österreich

Im Vorfeld des Eisbeinessens hatte der VHBS-Vorsitzende Koopmann gesagt: »Für uns ist es eine große Freude, dass wir in diesem Jahr die Republik Öster-

reich als Partnerland des Eisbeinessens gewinnen konnten. Schließlich ist Österreich ein wichtiger Handelspartner Deutschlands und eng mit dem Hamburger Hafen verbunden. Es ist daher wirklich etwas Besonderes, diese engen Beziehungen im 100. Jahr der Gründung der Ersten Republik Österreich nicht nur würdigen, sondern auch gemeinsam mit den Kollegen vom Verein Österreichische Schiffsagenten (VÖSA) feiern zu können.«

Bereits seit über 30 Jahren ist Hamburg Österreichs wichtigster Hafen im containerisierten Verkehr. Im Jahr 2017 belief sich der Containerverkehr zwischen dem Hafen Hamburg und Österreich auf 285.000 TEU – mit Bremerhaven sind es 164.000 TEU – bei einem Gesamtvolumen von 774.177 TEU. Zwischen Österreich und Hamburg bestehen 80 wöchentliche Zugverbindungen, nach Bremerhaven sind es 28.

fs/MM

Brücke nach China für deutsche Reeder

Die chinesische Klassifikationsgesellschaft CCS ist mitten in einer Deutschland-Offensive. Man setzt auf gute Verbindungen zur Schiffbau- und Finanzierungsbranche, stellt sich aber auf einige Wartezeit bis zum erhofften »Türöffner« ein. Gute Erfahrung hat man in Europa schon gemacht. Von *Michael Meyer*

Leshan Zhang, Director Business Development bei CCS, kennt den deutschen Markt sehr gut. Seit 30 Jahren ist er schon im Lande, hat mit einer Arbeit zum Schiffbau promoviert und war danach im Klassifikations- und Werftmarkt aktiv. Seit 2016 ist er bei der China Classification Society in Hamburg. In dem Jahr startete die Nr. 6 im Weltmarkt eine Offensive, um im hiesigen Markt stärker Fuß zu fassen und deutsche Reeder als Kunden zu gewinnen. Er ist zuversichtlich: »Am Anfang ist es immer schwierig, aber ich bin überzeugt, dass wir unsere Position verbessern werden«, sagt Zhang im Gespräch mit der

HANSA.

Der Wettbewerb unter den Klassen hat sich in Deutschland in den letzten Jahren rasant entwickelt. Vor der schweren Schifffahrtskri-

se sah das noch anders aus, ein Großteil der Schiffseigner setzte auf den Germanischen Lloyd. Das Bild hat sich mittlerweile etwas geändert, vor allem aus zwei Gründen.

Zum Einen ist die Fusion des GL mit DNV aus Norwegen zu nennen. Der heutige DNV GL ist immer noch sehr stark in Deutschland vertreten. Nach dem Zusammenschluss war ein sehr mächtiger Akteur entstanden – der allerdings zu Beginn viel Zeit für die Integration der Geschäfte und den Aufbau der neuen Organisation aufwenden musste.

Zum Anderen, und auch damit zusammenhängend, starteten spätestens seit 2014 andere Klassen mehr oder weniger großangelegte Initiativen. ClassNK aus Japan, das American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV) aus Frankreich und auch Lloyd's Register aus Großbritannien wollten sich Markt-

anteile sichern. Ob berechtigt oder nicht, in Abgrenzung zur Konkurrenz setzte man auf kurze Wege, Kundenzufriedenheit und nicht zuletzt auf den Preis als Argument. Die krisengeplagten deutschen Reedereien mussten mittlerweile intensiv Kosten sparen, daher kam so manchem ein Wechsel recht.

CCS hielt sich lange Zeit zurück. Zwar ist man schon seit 1986 in Deutschland mit eigenen Büros vertreten. Allerdings dauerte es bis 2016, ehe man sich zu einem größeren Vorstoß entschloss. Nachdem die Regierung in Peking eine stärkere Öffnung der eigenen Märkte verkündete, sollte dies auch die Klassifikation betreffen.

Teil der Initiative ist unter anderem die Einstellung des gut vernetzten Leshan Zhang. Er und seine Kollegen wollen den Deutschen als Vermittler zur Seite stehen, wenn es darum geht, die Bedingungen in China besser zu verstehen und Chancen besser zu erkennen.

»Schritt für Schritt« solle es gehen, sagt Zhang und verweist auf das Beispiel Griechenland. Auch dort hatte man vor einigen Jahren eine Initiative gestartet und es hatte gedauert, bis man richtig »angekommen« war.

»Es ist wichtig, dass jemand vor Ort ist, der den Markt kennt und den Kontakt sucht«, betont er, »es gibt einige kulturelle Unterschiede, auch im geschäftlichen Alltag. Da ist Erklär- und Überzeugungsarbeit nötig, also eine Brücke, auch sprachlich. Das machen wir jetzt viel intensiver als früher.«



Leshan Zhang, Director Business Development bei CCS, ist bereits seit 30 Jahren in Deutschland

62,5%
Anteil an Schiffen
mit nicht-chinesischer
Flagge

95,6 Mio. GT

Flotte mit CCS-Klasse
»Stärkstes Wachstum«

Man wolle besser verstehen, was deutsche Kunden wünschen. Ein Instrument dafür ist, dass CCS an vielen Konferenzen und Plattformen teilnimmt, beispielsweise auch »förderndes Mitglied« beim Verband

Deutscher Reeder (VDR) ist. Nicht zuletzt ist für CCS auch die Einstellung von Muttersprachlern

eine Option, die genau geprüft wird. Die kulturelle Barriere ist in Zhangs Augen heute viel kleiner.

Aktuell ist CCS in der deutschen Flotte noch nicht stark vertreten. In Gesamt Europa haben sich mittlerweile 49 Reedereien für 219 Schiffe für CCS entschieden. Von den 13,5 Mio. GT entfallen 7,9 Mio. GT auf Griechenland.

Auch im Fall sogenannter Dual-Class-Vereinbarungen ist CCS involviert, etwa wenn das Schiff von einer chinesischen Werft und/oder mit Hilfe chinesischer Finanzierung gebaut wird.

Der rasante Aufstieg Chinas als Schifffahrtsmacht spielt der Klassifikationsgesellschaft in die Karten. »Wir haben sehr gute Verbindungen zu aufstrebenden Finanzierungshäusern wie BoComm oder ICBC. Die Kontakte zu Werften und maritimen Behörden sind seit jeher ebenfalls sehr gut«, erläutert der Deutschland-Vertreter. Wobei, das betont er, es keinen Zwang oder überbordenden Druck zur Wahl der Klasse gebe, wenn man ein Schiff in China bauen und von dort finanzieren lassen wolle: »Vorgeschlagen wird es, ja, aber mehr nicht.« Lediglich bei Dual-Class-Vereinbarungen gibt es zum Teil entsprechende Klauseln.

Auch ein preisliches Entgegenkommen ist möglich, wie der Experte bestätigt: »Bei der Qualität brauchen wir uns als Mitglied im internationalen Klassifikationsverband IACS nicht verstecken. In einigen Punkten gehören wir sogar zu den Führenden. Zusätzlich sind wir bei den Preisen für unsere Kunden flexibel und können entgegenkommen.«

Nicht zuletzt will man die Reeder unterstützen, einen Überblick über chinesische Umwelt- und Hafengesetze zu behalten. Wo gelten welche Emissionsgrenzen, wo sind welche Richtlinien zu beachten? »Das ist für Außenstehende zugegebenermaßen nicht immer leicht zu durchschauen«, so Zhang weiter.

Ob all das reicht, um den Fuß stärker in die Tür zu bekommen, wird sich zei-

9,16 Jahre

Alter Flotte mit CCS-Klasse
»Jüngste Flotte der
IACS-Mitglieder«

Abstract: Chinese classification taking the offensive

The Chinese classification society CCS is in the middle of a German market offensive. There are good connections to the shipbuilding and financing industry, but there is a waiting period for the hoped-for »door opener«. Good experience has already been gained elsewhere in Europe. With the youngest fleet among IACS members, CCS hopes to reap the benefits from the fact that once conservative German owners are opening up to new offerings after the crisis. At flexible prices, CCS profits from contacts to Chinese yards and investors. »We want to start the business now, everything else will show,« Leshan Zhang, Director Business Development CCS says.

Further information: redaktion@hansa-online.de

gen. Der deutsche Markt sei umkämpft, stärker als andere. »Die Branche ist hierzulande noch immer recht konservativ und setzt auf traditionelle Bindungen, wenn auch nicht mehr so stark wie vor der Krise«, berichtet der CCS-Mann aus seiner langjährigen Erfahrung.

Deutsche Reeder würden zwar mittlerweile anders denken als früher, aber im Vergleich, etwa zu den Skandinavien, sei man immer noch recht konservativ. »Es wird Zeit brauchen, deutsche Reeder zu überzeugen, wahrscheinlich länger als in Griechenland«, so Zhang weiter. Die dortige Offensive trug auch erst nach einer gewissen Zeit Früchte, doch letztlich sei die Preisfrage ein entscheidender Faktor für die für ihre Flexibilität bekannten, kostenbewussten griechischen Reeder gewesen.

Erste Reaktionen aus der deutschen Branche deuten darauf hin, dass die Wahrnehmung von CCS schon besser geworden ist, dennoch reicht man noch nicht an die europäische Konkurrenz heran. Ein konkretes Ziel hat sich CCS für die deutsche Flotte nicht gesetzt, zumindest nicht offiziell. »Wir wollen das Geschäft jetzt erst einmal anstoßen, alles weitere wird sich zeigen«, meint Zhang. Die Märkte entwickelten sich so schnell, da seien Prognosen schwierig. Das soll der Zuversicht aber keinen Abbruch tun: »Früher wurden auch die chinesischen Werften argwöhnisch beäugt, heute gehören sie wie selbstverständlich dazu.« ■

0,4% Arrest

Anteil bei
Hafenstaatkontrollen
in CCS-Flotte

Vergleichen Sie!

Kostengünstige ROBA-stop® Bremsen
– bis Schutzart IP 67
– weltweit bewährt in Schiff und Hafen
– mit innovativem Bremsenmonitoring

 **mayr®**
Ihr zuverlässiger Partner

www.mayr.com



Yangzijiang Shipbuilding, with Chairman Ren Yuanlin, has emerged as the most successful non-state-owned Chinese shipbuilder, with the most orders among all Chinese shipyards

Shipping is still largely a state affair, but...

Maritime China remains dominated by government-linked businesses, even as the overall cluster grows, reports *Patrick Lee*

Ten years after the global financial crisis, China continues to grow as a maritime power. For all the growth in the presence of foreign shipping businesses, China's maritime sector remains dominated by state-owned enterprises (SOEs), notably China COSCO Shipping Corporation (COSCOCS).

COSCOCS' rise as the world's largest ship owner symbolizes not only China's growth as a maritime power, but also the government's major involvement in shipping. Currently, the state-owned shipping enterprise owns a fleet of nearly 50 mill. GT, including 9 mill. GT under construction. Comprising eight subsidiaries, China COSCO Shipping Corporation was formed in 2016 after Beijing approved the merger between former rivals China Ocean Shipping and China Shipping Group.

The government has been engineering mergers between SOEs across various industries, seeking to re-establish larger state-owned businesses that could survive in difficult conditions and compete globally. Further consolidation continued in 2017 as COSCO, with fellow state-owned entity Shanghai International Port

Group, announced a 6.3 bn \$ acquisition of Orient Overseas International.

Besides box ships, COSCO is active in bulk carriers, oil tankers, LPG carriers and LNG carriers. The dry bulk unit has a fleet of more than 400 vessels. With the government also being heavily involved in steel manufacturing, it is not surprising that COSCO Shipping Bulk has dedicated contracts with state-owned steel producers, such as Baowu Steel Group and Ansteel.

Ship owning aside, the group's influence can be felt worldwide, due to China's Belt and Road initiative. COSCO owns ports and terminals throughout its native China, as well as in Italy, Greece, Spain, Belgium, the UAE, the Netherlands and Singapore.

The group's various subsidiaries, such as COSCO Shipping Heavy Industry, COSCO Logistics and China International Marine Containers (CIMC) are respectively active in shipbuilding, ship agency and container manufacturing, among others. Under Xu Lirong, the group will keep investing in logistics infrastructure to better manage its supply chain, as the chairman revealed recently.



Bill Guo and leasing player ICBCFL have a focus on cargo clients

The second largest shipping group, the state-owned China Merchants Energy Shipping (CMES), has also undergone consolidation, after acquiring Sinotrans, another SOE, in 2017. Part of the group that was established in imperial China and set up the country's first merchant fleet in 1872, CMES is today focused on energy shipping.

Both COSCO and CMES maintain close ties with global oil suppliers as well as refiners like PetroChina. CMES is



© Yangzijiang Shipbuilding

also active in dry bulk shipping. CMES's current total tonnage stands at over 15 mill. GT, with tankers accounting for over 8 mill. GT and bulk carriers accounting for over 7 mill. GT.

Independent owners

Despite the dominance of COSCO and CMES, China has a good number of privately run ship owners. Several of these players are themselves involved in coal trading, and have invested in ships to support their operations.

Dongguan Huihuang Energy, one of China's largest coal importers, concurrently acquired a fleet of bulk carriers that are allocated to its shipping subsidiary, Dongguan Haichang Shipping. The group owns 14 bulk carriers that are primarily secondhand purchases.

The Amoy sailing group, another privately run ship owner, owns seven bulk carriers, while functioning as a charter operator under the name of Transpower-prefix entities.

The Amoy sailing group fixes out its own tonnage to third-party operators on period terms, while the Transpower en-

ties charter in vessels from other owners to service its cargo book. The group transports Indonesian coal and grains to China, and ships steel products from China to South East Asia.

Chinese charter operators tend to be incorporated in Hong Kong, Singapore, Seychelles, British Virgin Islands and the Marshall Islands, while maintaining physical offices in China. This is because of restrictions on U.S. dollar remittances from Chinese banks.

The collapse of the dry bulk market in 2016 and the consequent depression in asset values also saw the appearance of opportunistic investors who acquired ships at low prices. Several of these investors incorporated individual special purpose vehicles in Hong Kong and the British Virgin Islands to own vessels, rather than setting up a holding company. Their low profile and lack of transparency led to them being termed »the unknown Chinese owner«.

One such company is the BVI-incorporated Crowne Century, which operates from Qingdao and controls three post-Panamax bulk carriers and one wood chips carrier through three SPVs. This company is said to be controlled by Yang Zhenxing, a Chinese national. When contacted, a company employee declined to elaborate on Crowne Century's background, although HANSA was informed that Yang is a shipping investor.

Chinese Leasing still growing

Apart from traditional ship owners, the unabated growth of Chinese leasing companies has resulted in government-linked banks and even shipbuilders becoming major ship owners themselves. Chinese financial lessors' business model is to either purchase ships from lessees and lease the units back to them, or finance new-building orders through bareboat charters to the ship operators. While these leasing companies are ultimately state-owned, they have seized opportunities left in the wake of reduced availability of bank finance for shipping.

Bank of Communications, through its leasing unit Bocomm, is now the largest non-operating Chinese ship owner, with around 110 in-service vessels in its portfolio. In similar fashion, its counterpart at the Industrial and Commercial Bank of China, ICBCFL, has been building up its portfolio, with a focus on cargo clients.

Speaking to HANSA, ICBCFL's executive director Bill Guo said that this is a

win-win position for the lessor: »In the case of our partnership with Vale, the miner enjoys competitive shipping costs, while we reduce our risks because the likelihood of a default is low.«

State power in shipbuilding

Shipbuilding remains dominated by SOEs, led by two conglomerates, China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) and China State Shipbuilding Corporation (CSSC), which respectively, have annual shipbuilding capacities of 15 mill. dwt and 14 mill. dwt. In comparison, the other state-owned shipbuilding group, Cosco Shipping Heavy Industry, has respective annual production capacity of 10.6 mill. dwt. CSIC's member yards are in the west and north of China, while yards under CSSC's direction are in the east and south of the country.

While there has been speculation that CSIC could merge with CSSC, there has been no official confirmation, although trading of the stocks of both conglomerates' publicly listed units has been suspended since 2017. A CSIC-CSSC union would create a shipbuilding behemoth, eclipsing South Korea's Hyundai Heavy Industries.

The many shipyards that opened during the shipping boom of the late 20th century have closed, as the government enforced consolidation following the global financial crisis. In September 2014, a white list of shipyards was introduced. Yards on this list meet the Ministry of Industry and Information's technical standards and will get preferential treatment in terms of financing and state grants. The list helped to remove 10 mill. dwt of shipbuilding capacity, or 12.5% of China's peak shipbuilding capacity.

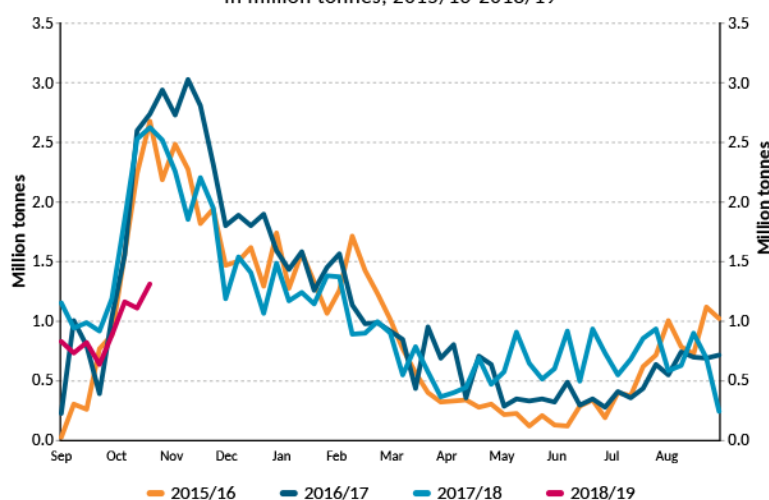
However, Yangzijiang Shipbuilding has emerged as the most successful non-state-owned Chinese shipbuilder, with the most orders among all Chinese shipyards.

Its executive chairman, Ren Yuanlin, said: »To achieve sustainable growth, we will continue to upgrade our product portfolio, especially through improving the technological content and efficiencies of large-size containerships and dry bulkers. We are making good progress on the R&D and innovation in clean energy vessels and gradually building up the capabilities in building LNG and LPG related vessels. As cost of steel increased, we have implemented methods to improve the steel utilization rate, along with broad scale cost-cutting measures.«

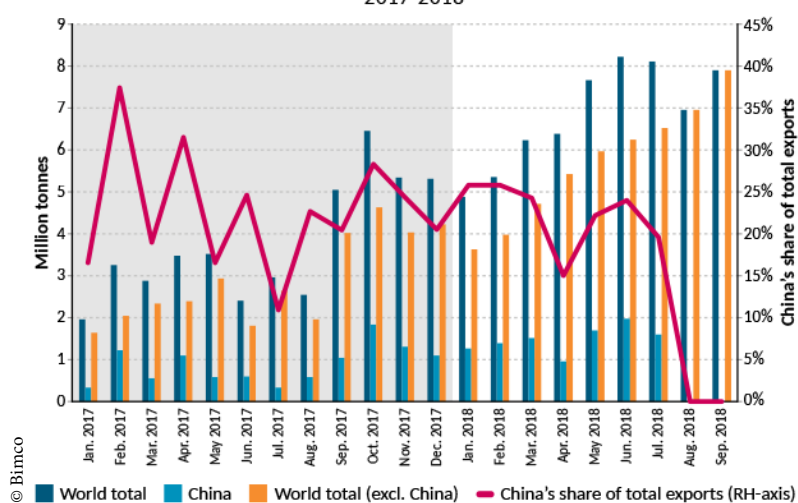
China's un-tariffed trades change, too

A big share of shipping depends on China-related trades. Especially those with goods tariffed by the U.S. within the current trade war are affected – but not only those

Weekly US soya bean exports
In million tonnes, 2015/16-2018/19



US crude oil exports
2017-2018



Latest analyses of the shipping body Bimco reveal, that there have been no U.S. seaborne exports of crude oil to China in September, continuing the development of August – and despite crude oil not being a part of the »official trade war« so far. This means further changes and – in terms of long-term fleet and chartering planning – challenges for ship-owners and managers. »The trade war between the U.S. and China is now impacting trade in both tariffed and some un-tariffed goods with both countries looking elsewhere for alternative buyers and sellers,« Bimco's chief analyst Peter Sand states. Tonne mile demand generated by total U.S. crude oil exports has risen 17 % from August to September, but is down 4.8 % from the record high in July. »For the crude oil tanker shipping industry, distances often matter more than volumes, with exports of U.S. crude oil to Asia generating 74 % of tonne mile demand in September, up from 70 % in August,« he adds.

In 2017, Chinese imports accounted for 23 % of total U.S. crude oil exports. In 2018 that number was 22 % during the first seven months, but has dropped to 0 % in August and September.

At the same time, for the seventh month in a row, total U.S. crude oil exports, excluding China, hit a new all-time high reaching 7.9 mill. t in September. According to the analysis, South Korea has become the largest long-distance importer of U.S. crude oil at 1.1 mill. t in September – its highest level ever. Similarly, the next top three overseas importers of U.S. crude oil, namely the United Kingdom, Taiwan (both at 0.94 mill. t) and the Netherlands (0.74 mill. t) all imported more in September than ever before. Exports to Asia jumped in June and July, from a 43 % share of total exports since the start of 2017 to reach a 56 % share. That share was down to 46 % in August, but climbed back to 51 % in September. The two other major importing regions are Europe (September: 33 %) and North and Central America (13 %), while South America (2 %), and the Caribbean (1 %) make up the rest.

All in all, there is a lot of uncertainty in the tanker shipping market, which of course affects China. So, where is China getting its crude oil from, if not from the U.S.? Bimco's data show changing trade lanes for crude oil tankers, with China importing more from other markets, in particular from West Africa.

Another important China-related shipping market hit hard by the bilateral sanctions run is the one for U.S. soya beans. The trade war and particularly the Chinese tariffs on imports of US soya beans can now clearly be seen with the start of the soya bean peak exporting period in the U.S. In the first eight weeks of the 2018/19 marketing year accumulated U.S. ex-

ports are down 39%, from 12.2 mill. t on 26 October 2017 to 7.5 mill. t on 25 October 2018. »In addition to the fall in total exports harming the shipping industry, an increasing proportion of the demand comes from destinations closer to the U.S., further lowering the overall tonne-mile demand,« Sand says.

While in the first eight weeks of last marketing year China accounted for 70% of total U.S. soya bean exports, the trade war has led to the Chinese taking just 4% of exports this marketing year. »The driving force behind the lower exports is the drop in Chinese demand. In the first eight weeks of last year, exports of U.S. soya beans to China averaged a million tonnes a week. This year soya beans have only been sent to China in three of the eight weeks«, the analyst adds.

A couple of days earlier already, Bimco assessed an unexpected trade shift from China to Iran, which emerged as No. 1 buyer in August. Sand commented: »Bimco anticipated trade lanes to change due to the ongoing trade war between China and the U.S. But it's fair to say that Iran's massive and sudden appetite for U.S. soya beans is very unexpected and the reason is currently unknown. From a shipping perspective it's vital to have continued exports sent to far away destinations, deploying the many ships in position right now to cater for the seaborne transportation demand.« He added, that if the sharp fall of Chinese imports are the result of farmers changing the diet of their pigs from a much higher soya meal content than the global average to a normalised and lower one, to reduce U.S. imports, they may not need to find a replacement producer. »A full replacement that may also be very difficult to find.«

Major shake-up?

However, notwithstanding the partly huge effects of the trade war on specific China-related shipping trades, there is another picture if one looks at the global market – with China playing a major role in it. Bimco itself stated in September already that a broader view is worthwhile: In the eyes of the shipping body, the tariffed goods' share of global trade is largely underestimating the overall negative impact of this trade war on globalisation and international shipping. The dry bulk shipping industry is the most affected in terms of volumes largely due to the Chinese tariffs, but the whole trade war still impacts only 1.9% of total dry bulk

seaborne trade in 2017. 2,002 Handymax loads are now affected. This is equal to the impact on the container shipping industry which also sees 1.9% of total containerized seaborne trade affected.

»The dry bulk shipping industry remains by far the most affected by Chinese tariffs in terms of volumes«

Of the goods which already faced tariffs, namely the targeted steel and aluminium commodities and the 34 bn \$ worth of goods, most were dry bulk and container goods. 23.3 mill. t of the affected steel and aluminium commodities were imported by the U.S. via sea in 2018. While containerized goods have already been targeted by the first 50 bn \$ round, the biggest impact on these would come if the then proposed 200 bn \$ round is implemented. Until then, the tariffed goods totalled to 6.6 mill. t of seaborne trade from China to the U.S. in 2017. This was equivalent

to 660,000 TEU, which amounts to 5.9% of U.S. West Coast container imports in 2017. A further 22.4 mill. t of seaborne containerized goods would be impacted by the 200 bn \$ list, which amounts to a further 20.1% of USWC imports in 2017, or 2.24 mill. TEU.

The dry bulk shipping industry remains by far the most affected by Chinese tariffs in terms of volumes. The largest »one commodity« targeted by the trade war are U.S. soya beans, which as of 6 July face 25% tariffs when imported into China.

»While the narrowly measured amount of impacted cargoes may seem small in perspective of the entire market – the impact is the opposite. The shipping industry is trapped between a rock and a hard place in an already troubled market. In the tramp shipping market, uncertainty about where the next cargo will come from makes it very difficult to reposition your ship after discharge. For the liner shipping market, matching deployed capacity on trade lanes with actual demand becomes even harder,« Sand concludes.

MM

FahnenFleck

Mit über 130-jähriger Tradition ist FahnenFleck
Ihr Spezialist für die Ausstattung mit:

- Schiffsflaggen
- Nationalflaggen
- Fahnenmasten
- Displays
- Beachflags
- Eventausstattung

Wir beraten Sie gern: Tel. 040-300934-0
Mehr Infos: www.fahnenfleck.de



FahnenFleck
Flaggen. Masten. Displays.
Branding Solutions.



Autonome »Tesla of the Seas«:

Das weltweit erste vollelektrische und autonome Schiff wird
sind noch einige Fragen zu klären. Es geht um
»Größe« des Projekts. Doch in Norwegen

Der Blick schweift aus 110 m Höhe vom Dach der Düngemittelfabrik – einst immerhin das höchste Gebäude Norwegens – über den Frierfjord. Früh am Tag teilen sich in malerischer Küstenkulisse noch die herbstliche Sonne und der morgendliche Dunst die meteorologische Oberhand über das Industriegelände des Yara-Konzerns.

Wechselt der Betrachter die Blickrichtung, sieht er eine große Baustelle in Südnorwegen, Tonnen von Schutt und schweres Gerät, direkt an der Wasserkante. Beim autonomen elektrischen Projekt »Yara Birkeland« ist vieles eine Frage des Blickwinkels. Doch dazu später mehr.

Fast schade, so könnte man mit dem Blick eines Seemanns denken, dass hier kein neuer Job entsteht, obwohl und wenn das mindestens so ehrgeizige wie innovative Schiffsprojekt »Yara Birkeland« hier realisiert werden wird. Denn das ausgeklügelte Logistikkonzept sieht keine Besatzung vor. Vielmehr soll der Hauptbestandteil ein vollelektrisches, autonom fahrendes Containerschiff sein – das erste seiner Art überhaupt, und zwar weltweit. Soviel ist in der Schifffahrtsgemeinde mithin bekannt, die PR-Maschinerie läuft seit zwei Jahren auf Hochtouren. Keine Messe, kaum eine Branchenkonferenz ohne das

Projekt, das der Düngemittelkonzern aufgesetzt hat. Dafür hat er sich sukzessive Partner mit großen Namen gesucht. Für die Systeme an Bord des 120 TEU-Frachters zeichnet das ebenfalls norwegische Unternehmen Kongsberg verantwortlich, für die Abläufe an Land – auch der Umschlag soll autonom ablaufen – hat man sich die Expertise von Kalmar aus der finnischen Cargotec-Gruppe gesichert. Auch der norwegische Staat mischt kräftig mit, treibt das Projekt mit Millionen an Fördermitteln voran. Ganz nebenbei ist er auch noch Mehrheitseigner des Rüstungs- und Technologiekonzerns Kongsberg – wie passend. Ministerpräsidentin Erna Solberg von der konservativen Høyre-Partei ließ es sich nicht nehmen, bei der Auftragsvergabe persönlich dabei zu sein.

Sowohl Yara als auch der Staat greifen tief in die Tasche, um sich als Vorreiter der autonomen und elektrischen Schifffahrt zu positionieren. Allein der Auftragswert für das Schiff liegt bei 250 Mio. NOK (rund 26 Mio. €). Die Regierung öffnet ihre vom Offshore-Öl-Markt gut gefüllten Taschen und stellt 133 Mio. NOK zur Verfügung, also knapp die Hälfte des Schiffswerts.

Der Name »Yara Birkeland« – zuweilen hört man den Spitznamen »Tesla of the Seas« – ist in der Branche zu einem ste-



Offene Fragen, aber klarer Blick am Fjord

mit Spannung erwartet. Der Bau soll in diesen Tagen starten, doch vor einer Realisierung Regularien, Technologien und den Zeitplan. Ein genauer Blick vor Ort offenbart die relative ist man optimistisch, auch dank großer staatlicher Unterstützung. Von *Michael Meyer*

henden Begriff geworden. Nicht zu Unrecht, denn das Projekt ist tatsächlich innovativ und vielversprechend, zudem wird es mit hohem Tempo vorangetrieben. Erst vor zwei Jahren war die Idee geboren worden, als der Yara-Mitarbeiter Bjørn Tore Orvik über eine bessere Umwelteffizienz der Konzernlogistik sinnierte und bei Kongsberg eine erste Meinung einholte – eine überaus positive. Blickt er vom Yara-Tower auf den Frierfjord, sieht er weder die offenen Fragen noch die Baustelle, sondern vor allem das Potenzial für Innovationen und ein neues Schiff.

Die Beteiligten profitieren von dem in einigen Teilen Skandinaviens kultivierten Kooperationsgedanken. Die Norweger beschreiben es in englischer Sprache als »collaboration«, was sogar eine stärkere ökonomische Konnotation als »cooperation« hat, jedoch weniger negativ belastet ist wie etwa in der deutschen Sprache. Man zieht an einem Strang, sobald man sich gefunden hat. Aber um es vorwegzunehmen: Dies ist keine, vor allem keine vergleichende, Geschichte über die Cluster-Kultur. Auch wenn die norwegische Struktur zweifellos nützlich ist. Das Argument der Kooperation dient hier vor allem als Erläuterung für den Optimismus, auf den noch zu sprechen kommen wird.

Technische Daten »Yara Birkeland«

Typ:	Open Hatch Container Feeder
Bauwerft:	Vard (Braila/Rumänien und Brevik/Norwegen)
Preis:	rd. 26 Mio. €
Einsatzgebiet	Von Porsgrunn nach Larvik (27 sm) und Brevik (7,5 sm)
Länge/Breite/Tiefgang	80 m/12 m 6,2 m
Eco Speed	6-7 kn
Max. Speed	13 kn
Tragfähigkeit	3.200 t
Kapazität	120 TEU
Antrieb	Azipull pods: 2 x 900 kW Tunnel Thruster: 2 x 700 kW Batterie-Kapazität: 6,8 MWh
Autonome Schiffstechnik:	Kongsberg
Autonome Hafentechnik:	Kalmar

Das neueste Modell der »Yara Birkeland« wird im Hortenfjord getestet



Aber worum geht es eigentlich im Detail? Ein genauerer Blick lohnt sich.

Yara will die »Yara Birkeland« für die konzerneigenen Transporte von der Fabrik bis in die Exporthäfen Larvik und Brevik nutzen, in nationalen Gewässern über 27 und 7,5 sm. Ersetzt werden teurere, umweltschädlichere und in der Summe aufwendigere Landtransporte über 39 und 13 km. Die wichtigsten Komponenten: Für den vollelektrischen Antrieb sorgen Lithium-Ionen-Batterien mit einer Gesamtkapazität von 6,8MWh. Sowohl der Schiffs- als auch der Umschlagbetrieb sollen autonom erfolgen.

Allerdings gibt es noch einige Baustellen, sowohl mit Beton als auch mit Technologie und Paragraphen. Aber um es vorwegzunehmen: Skepsis lassen sich die Beteiligten nicht einreden.

Nach der Ablieferung des Schiffs im Jahr 2020 ist der autonome Betrieb nicht unverzüglich möglich. Dessen Start wurde auf 2022 verschoben – um auf die Rechtslage zu warten und die Systeme zu testen, wie es offiziell heißt. Mit Seeleuten in einer provisorischen Schiffsbrücke und Hafenarbeitern auf den Kranen.

Zwar steht der traditionelle erste Stahlschnitt für das Schiff in diesen Tagen an.

Die rumänische Vard-Tochterwerft Brai-la arbeitet am Kasko. Für die endgültige Fertigstellung wird die »Yara Birkeland« 2019 zur Vard-Werft in Brevik gebracht. Vor dem Baustart gab es allerdings eine erste Verzögerung. Eigentlich wollte man schon Monate früher beginnen. Man tüftelte jedoch an der Stabilität des Schiffs, wie Ketil Olaf Paulsen von Kongsberg ein paar Kilometer weiter nördlich in Horten bestätigt. Im dortigen Forschungszentrum hat das Unternehmen viel Zeit in die Entwicklung investiert.

»Cyber-Sicherheit? Wir haben bewiesen, dass wir es können!«

Ketil Paulsen, Kongsberg

»Es war nicht so leicht, aber jetzt sind wir sehr zufrieden«, so der Technologie-Direktor. Den Schwerpunkt des Open-Hatch-Schiffes habe man niedriger setzen müssen. Schlussendlich entschied man sich für ein Design mit zwei Ballasttanks, mit denen das Schiff getrimmt werden kann, ohne extra Ballastwasser aufnehmen oder abgeben zu müssen.

Aber: In Paulsens Zuständigkeitsbereich sind damit nicht alle offenen Fragen

beantwortet. Eine weitere ebenso schwierige wie wichtige Aufgabe muss noch für die Anlegemanöver gelöst werden. »Wir arbeiten an einem Auto-Mooring-System. Noch sind wir nicht fertig«, sagt Paulsen. Fest steht, dass es mit Roboterarmen, Seilen und Winden konfiguriert wird.

Allen Beteiligten ist klar, dass sehr komplexe Prozesse durchdacht werden müssen. Paulsen erkennt die Grenzen an: »Keine Firma der Welt hat heute die gesamte Palette an Autonomie-Technik. Wir müssen kooperieren.« Kongsberg selbst liefert Systeme für den Schiffsbetrieb, für die gesamte Logistikkette sei jedoch »mehr« nötig.

Der Rückgriff auf mehrere Partner birgt allerdings eine Problematik in sich, die sich als eine der schwerwiegendsten darstellt: Die verschiedenen Systeme müssen nicht nur technisch in einen Gesamtkomplex integriert werden. Das ist zwar auch eine Herausforderung, sie lässt sich jedoch mit dem gemeinsamen Knowhow verhältnismäßig leicht meistern. Eine größere Hürde ist hingegen die Sicherheit und die Vermeidung von Kollisionen. Für die »Yara Birkeland« setzt man auf bekannte Technologien, beispielsweise Kameras, Satelliten-Daten (AIS), digitale Seekarten (ECDIS),

Der Yara-Blick auf relativ Großes im Größeren und einen »missing link«

Bjørn Tore Orvik steht am Frierfjord und beschreibt ausgiebig seinen Arbeitsplatz. Sein Enthusiasmus für das Großprojekt »Yara Birkeland« ist ihm deutlich anzusehen.

Der Konzern hat sich eine Image-Kampagne auf die Fahne geschrieben, die Welt auf nachhaltige Weise zu versorgen. Dabei spielt die Logistik eine wichtige Rolle. Projektmanager Orvik, früher für die Offshore-Branche weit ab vom Landtransport tätig, hatte sich diesem Thema vor zwei Jahren gewidmet. Und er war überrascht, was alles möglich ist, als er sich mit Experten unterhielt. Das war die Geburtsstunde der »Yara Birkeland«.

Bislang – und auch nach Inbetriebnahme des Schiffes – werden die Düngemittel per Lkw und vor allem mit Bulk-Schiffen abtransportiert. Es geht um enorme Mengen, Yara produziert jährlich 3 Mio. t., 100 mit Containern beladene Lkw verlassen das Gelände täglich. Schon bald sollen 100 Container pro Tag auf das Wasser gebracht werden. Von Porsgrunn geht es dann zu den Exporthäfen Larvik und Brevik. Aus 39 und 13 km Landweg werden 27 und 7,5 sm auf dem Wasser. Im besten Fall dauert das vier Stunden, einmal am Tag, fünfmal pro Woche.

Damit will man die Logistikkosten drastisch drücken. Laut Orvik hat die »Yara Birkeland« Betriebskosten, die denen von zwei bis drei Lkw entsprechen. Vor allem die eingesparten Besatzungskosten machen sich bemerkbar. »Auch beim Energieverbrauch fällt der Vergleich deutlich aus«, behauptet er mit Blick auf die Lkw auf dem Gelände. Schließlich entfallen die Emissionen von deren Diesel-Antrieben.

Mit ihrem Batterieantrieb vom Schweizer Hersteller Leclanché könnte die »Yara Birkeland« bei optimalen Bedingungen und im Eco-Speed-Modus bis zu 30 Stunden fahren. Prinzipiell sieht Orvik aber kaum Grenzen: »Wir könnten weitere Batteriemodule an Bord platzieren, dann wäre die Reichweite größer.«

Die Ladestation ist nur ein Teil der nötigen Umbauten an Land. Auf dem Yara-Gelände entsteht eine neue Kaje. Dafür wird eigens ein älteres Lagerhaus abgerissen. Noch ist das Areal eine einzige Baustelle, kaum als künftig hochmoderne, elektrisch und autonom betriebene Hafenanlage erkennbar.

Das Beladen der Container erfolgt auch weiterhin klassisch mit menschlicher Arbeitskraft

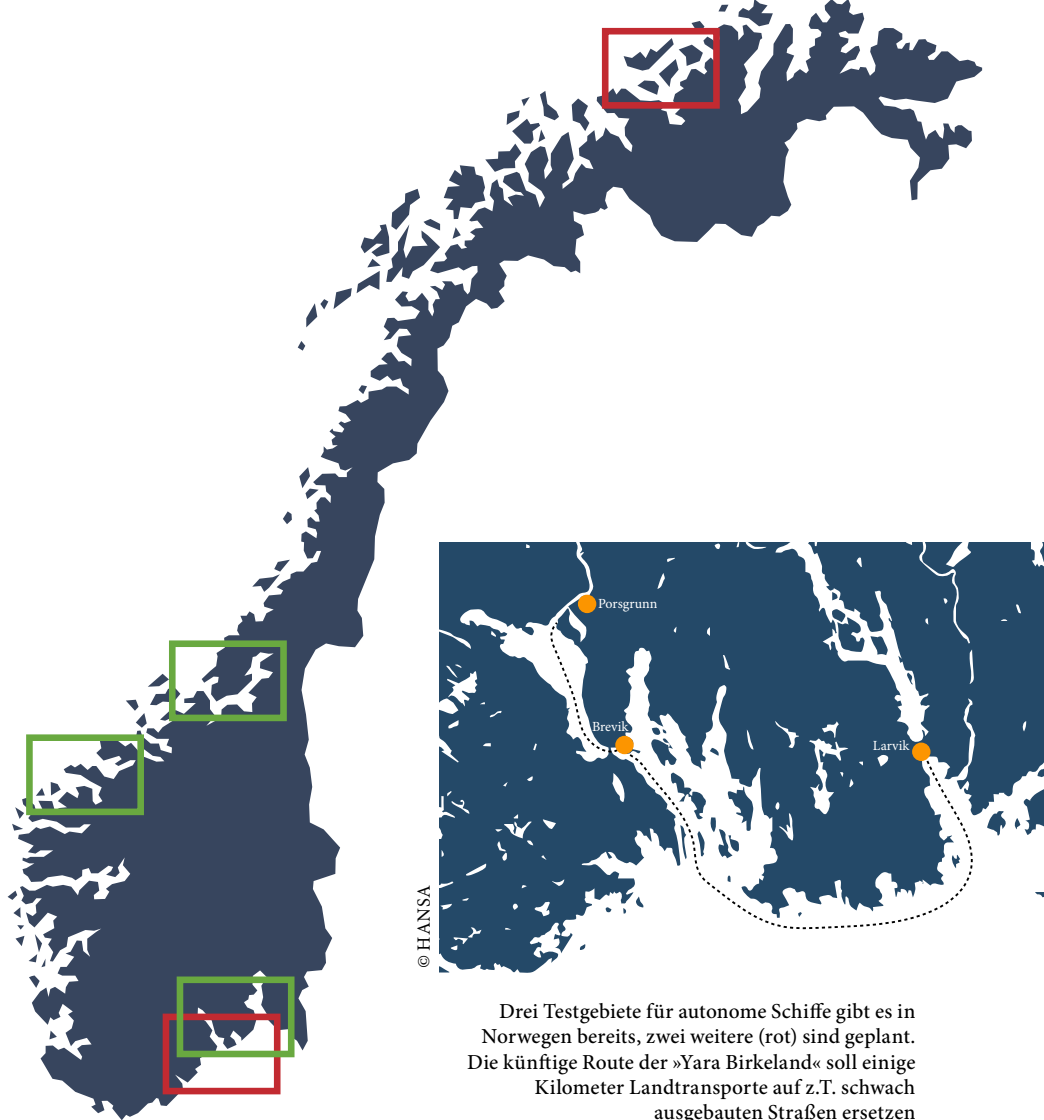


GPS sowie Instrumente für die Abstandsmessung wie Radar und Lidar.

Manch einer meint, dass auch für den Schutz vor Cyber-Attacken in der fahrenden Flotte schon heute ausreichende Instrumente verfügbar sind. Schließlich ist das Thema nicht gänzlich neu. Bei einem autonomen Betrieb gibt es allerdings eine größere Anzahl anfälliger Komponenten, weil es eine ausgeprägtere IT-Verbindung zwischen Land und Schiff gibt. Im Notfall muss von außen in die Bordsysteme eingegriffen werden können. Kongsberg hat für seine militärischen Aktivitäten schon Erfahrungen mit der Problematik gesammelt und Produkte parat. Sie dürfen im »zivilen« Markt jedoch nicht genutzt werden. »Wir haben bewiesen, dass wir es können und auch für das Schiff eine abgesegnete Lösung«, beteuert Paulsen.

Bald auch Rolls-Royce an Bord?

Geht alles seinen geregelten Gang, kommt bald ein weiterer Partner hinzu, dessen Systeme integriert werden müssen. Kongsberg wartet auf die kartellrechtlichen Genehmigungen zur Übernahme des kommerziellen Marine-Geschäfts von Rolls-Royce. Der Techno-



Drei Testgebiete für autonome Schiffe gibt es in Norwegen bereits, zwei weitere (rot) sind geplant. Die künftige Route der »Yara Birkeland« soll einige Kilometer Landtransporte auf z.T. schwach ausgebauten Straßen ersetzen

Wenn es aber so weit ist, tritt der ehrgeizige Plan von Orvik und seinen Kollegen in Kraft. Schon jetzt werden die Düngemittel automatisiert in Säcke gefüllt. Danach aber kommen noch Arbeiter zum Einsatz. Sie verfrachten die auf Paletten gestapelten Säcke per Stapler in Container, verladen diese per Reach-Stacker auf Lkw.

Auch in Zukunft soll der Prozess nicht vollständig unbemannt ablaufen. Denn das Beladen der Container wird weiterhin von Hafenarbeitern übernommen. »Das ist unser fehlendes Glied und das wird es auch vorerst bleiben«, bestätigt Orvik und zeigt auf seine Kollegen auf Staplern und Transportfahrzeugen vom Typ Reach-Stacker, um jedoch schnell hinterherzuschieben: »Dafür gibt es aber Ideen zur Automatisierung.« Eine Realisierung sei jedoch allenfalls mittelfristiges Ziel.

Nach dem Befüllen soll ein Mitarbeiter künftig per Tablet den »autonomen Zyklus« starten: Unbemannt fahrende Portalhubwagen (Straddle-Carrier) bringen die Container an den Liegeplatz der »Yara Birkeland« – und zwar im regulären, innerbetrieblichen Straßennetz. Selbst die Hüter der Straßenverkehrsordnung bleiben beim Bedarf an neuen Regeln also nicht verschont. Denn die neuen Maschinen fahren auf denselben Straßen, die auch von anderen Fahrzeugen genutzt werden. Mensch und Maschine müssen sich das Wegenetz teilen. Ein Problem, mit dem auch Entwickler autonom fahrender Autos kämpfen, Tesla und Google lassen grüßen.

Für die landseitige Technologie hat sich Yara die Expertise vom Hersteller Kalmar gesichert. Ein batteriebetriebener Kran und drei Portalhubwagen sind vorgesehen. Mit autonomen Anlagen haben die Finnen zwar schon Erfahrungen gesammelt, »allerdings nicht

im gemischten Verkehr«, so Orvik, daher liege noch einige Arbeit vor den Entwicklern. Schlussendlich müssten all die Systeme, in den Hallen, auf den Straßen, an der Kaje und an Bord, integriert werden. Der Projektmanager sieht ein, dass dies eine der größten Herausforderungen sein wird, er lässt sich aber nicht beirren, wagt sogar einen Blick in die weitere Zukunft: »Wenn alles gut läuft, könnten wir ein zweites Schiff bauen.« Die Regierung würde es ihm und seinem Arbeitgeber danken, soviel ist sicher.

Es gibt aber auch noch Potenzial: Selbst wenn wie geplant 40.000 Lkw-Fahrten ersetzt werden, den genauen Blick sollte die Euphorie nicht trüben. Denn in Relation zum gesamten Export werden die autonomen Transporte nur einen kleinen Teil ausmachen. Die »Yara Birkeland« wird maximal 10% der Düngemittel verschiffen. Der Rest wird weiter auf Lkw und konventionelle Bulker entfallen. Einerseits, weil das neue Schiff begrenzte Kapazitäten hat. Andererseits, das ist der schwerwiegendere Grund, wird ein sehr großer Teil der Ladungen gar nicht in Stahlboxen ausgeführt, sondern als Bulk-Ladung. Container-Exporte gibt es nur für spezielle Empfänger im Hinterland. Die wirklich großen Exportmärkte liegen woanders, in China, Thailand und Brasilien. Dort gibt es Distributionszentren für Bulk-Ladungen.

Bei der Umwelteffizienz der gecharterten Bulker sind die Yara-Befrachter verhältnismäßig großzügig. Nein, einen Zwang zu umweltfreundlichen Antrieben gebe es nicht, heißt es. Wenn man wählen könne, nehme man natürlich das Schiff mit der besseren Öko-Effizienz. Das Angebot bestimmt die Nachfrage. Auch hier gibt es also Potenzial.



© Meyer

Auf dem Yara-Gelände wird noch gebaut. Unten rechts im Bild sieht man den künftigen Liegeplatz der »Yara Birkeland« – noch überwiegt viel Schutt

logiechef will dazu wegen des laufenden Verfahrens nichts sagen, lässt sich aber zu einem Kommentar bewegen: »Es würde perfekt passen. Rolls-Royce hat Expertise für Steuerungszentren, wir für Bordsysteme.« Tatsächlich hat der bisherige Wettbewerber schon einige Erfahrung gesammelt, etwa beim vielbeachteten Projekt eines ferngesteuerten Schleppers der Reederei Svitzer (HANSA 01/2018).

Ob der gesamte Technikkomplex reibungslos funktionieren werde? »Woher sollen wir das wissen?«, so Paulsens Gegenfrage, die er sogleich selbst beantwortet: »Es sind viele Szenarien denkbar. Also müssen wir im Vorfeld ausgiebig simulieren und testen.« Daran arbeite man mit Forschungseinrichtungen und Behörden, die sehr unterstützend und zugänglich seien.

Die Sicherheitsproblematik ist ein weiterer Grund dafür, dass der autonome Betrieb nicht umgehend gestartet werden

kann: die nötigen Genehmigungen für die technologischen Neuerungen fehlen. Dafür wiederum mangelt es an einer rechtlichen Grundlage. Alle existierenden Schifffahrtsregularien beziehen sich auf den bemannten Betrieb. Angesichts der langwierigen Entscheidungsprozesse in der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) ist mit globalen Regeln nicht zeitnah zu rechnen. Also wollen die Norweger mit einer eigenen Rechtsgrundlage vorpreschen. Da die »Yara Birkeland« nur in nationalen Gewässern fahren soll, ist dies unproblematisch. Nötig sind Neufassungen von Lotsen- sowie Hafen- und Wasserwegegesetz.

In den Augen von Svein Medhaug, Projektleiter bei der Norwegian Maritime Authority (NMA) ist die entscheidende Frage, ob ein neues System das gleiche Maß an Sicherheit gewährleistet wie bekannte Instrumente. Auch der NMA-Vertreter betont die Zusammenarbeit von

Behörden, Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Klassifikationen. »Alle müssen noch etwas tun, aber jetzt ist erst einmal die Regulierung an der Reihe«, meint er. Von der informellen sei man nun in die formale Phase eingetreten.

Unklar ist noch, wer die letztendliche Verantwortung bei Problemen oder Havarien trägt, also haftbar ist. Einige Beobachter würden sie am ehesten beim Technologie-Hersteller verorten. Wahrscheinlicher ist allerdings, dass es der Betreiber des Schiffes ist, der die Verantwortung trägt. Auch Medhaug sieht das so.

Sicherheitsexperte Trond Langemyr von der norwegischen Küstenverwaltung kündigt eine tiefgehende Analyse des Konzepts für 2019 an. Denn ohne Besatzung und deren Bord-Einrichtungen wird auch eine Aufrechterhaltung des Lotsendienstes schwer. »Aber wie bekommen wir das Lotsen-Knowhow? Wir müssen dafür Sorge tragen, dass alle Seekarten und Informationen im System – entweder an Bord oder im Kontrollzentrum an Land – integriert sind, dann könnten wir auf eine Lotsenpflicht verzichten.« Falls es dennoch zu Problemen komme, gebe es eine neue Option: Über ein Sicherheitssystem steuert das Schiff automatisch zu einem von mehreren auf der Route festgelegten Punkten und wirft dort Anker. »So etwas gibt es neuerdings, aber die Genehmigung steht noch aus«, berichtet Langemyr.

Zu der breit angelegten Kooperation gehört auch die norwegisch-deutsche Klas-

Abstract: Autonomous »Tesla of the Fjords« inspires despite open questions

The world's first fully electric and autonomous ship is eagerly awaited. Construction of the Norwegian container feeder »Yara Birkeland« is in progress, but there are still a few challenges and open questions. It's about regulations, technologies and the timetable. Solutions for onboard systems, port and handling equipment and land-based monitoring systems need to be integrated – of course with an eye on cyber security and safety. A closer look on site reveals the relative »size« of the project. Those in charge in Norway are optimistic, also thanks to massive government support. HANSA went to the southern fjords and talked to the relevant people.

Further information: redaktion@hansa-online.de

sifikationsgesellschaft DNV GL. Dort setzt man auf eine komplett neue Regulierung: »Ein Basteln an existierenden Codes ist nicht zielführend«, sagt Forschungsdirektor Bjørn Johan Vartdal. Entscheidend ist für ihn die sogenannte Lageerkennung durch das System (»situational awareness«). Heute kann man in Norwegen noch keine autonomen Schiffe betreiben. Nötig sei ein stabiles Kommunikationsnetz für den immensen Datentransfer. Wobei, so betont Vartdal, damit lediglich das Fundament geschaffen wäre, ein Mangel bleibe: »Das Senden und Empfangen der Daten ist die kleinere Herausforderung. Das Problem ist der Algorithmus. Er muss verstehen, was er mittels der Sensoren sieht. Die Kombination von Software und Sensor muss verbessert werden«, moniert er.

Das Projekt ist kein Selbstzweck, ebenso wenig wie die Attraktivität der Küstenlandschaft. Von Schönheit allein wollen die Norweger nicht leben. Die Wasserkraft von der Küste sorgt beispielsweise für 80 % der nationalen Stromproduktion. »Die Entwicklung autonomer Autos findet woanders statt. Aber bei autonomen Schiffen gibt es den größten Fortschritt in Norwegen. Wir wollen Vorreiter sein«, sagt Brage Baklien, Staatssekretär im Transportministerium und Mitglied der Fortschrittspartei, nicht ohne eine gute Portion politischen Selbstbewusstseins.

Autonomie ist Mittel, nicht Ziel

Ungeachtet einiger offener Detailfragen denkt man im Cluster schon weiter – und größer. Lässt sich »Yara Birkeland« erfolgreich etablieren, sei es nämlich ein echter Business Case, und somit eine Exportmöglichkeit. Die autonome Schifffahrt ist nicht das Ziel, sondern aus ökonomischer Sicht das Mittel. Ganz nebenbei könnte man auch in der internationalen Schifffahrtspolitik eine größere Rolle spielen, sozusagen als Rechts-Exporteur, wenn EU und IMO auf die Basisarbeit der Skandinavier zurückgreifen. Die technische Integration und die Regulierung sind die Hauptgründe dafür, dass Yara, Kongsberg und Co. ihren ursprünglichen Zeitplan reißen. Bis man ein autonomes Schiff durch den maleischen Frierfjord fahren sehen kann, wird einige Zeit ins Land gehen. Noch fällt der Blick lediglich auf einen großen Industriekomplex und viel Schutt. Vom Dach der Yara-Fabrik lässt sich aber erahnen, in welchen Dimensionen hier gedacht wird. ■

Norwegen mit Verve: Der politische Blick aus Oslo

Ortswechsel: Einige Kilometer nördlich vom Hortenfjord und von Porsgrunn sitzt Brage Baklien im Transport- und Kommunikationsministerium in Oslo. Im Zentrum des Regierungsviertels ist der Blick des Staatssekretärs auf das ehemalige Bürogebäude des norwegischen Ministerpräsidenten gerichtet. Verschiedene Teile des Regierungsapparats arbeiten an neuen Regelungen für die »Yara Birkeland«, seine Behörde etwa an der Lotsenpflicht. Andere Aspekte für Schiff und Crew seien nicht im Geschäftsbereich seines Dienstherrn, sondern in anderen Ministerien angesiedelt, bestätigt der Politiker von der Fortschrittspartei. Gerade die Frage der Verantwortung ist sehr komplex.

Da es aus Sicht von Baklien keiner neuen Regulierung für die Kommunikationssysteme bedarf, konzentriert er sich auf Sicherheits- und Haftungsfragen mit Bezug zur Lotsenfrage. »Es wird keine größeren Probleme geben«, ist er sich sicher. Ähnliches gilt in der Frage der Cyber-Sicherheit. Im Fall der »Yara Birkeland« geht es immerhin um absolute Hochtechnologie. Die Bedrohung ist nicht erst seit der Attacke auf die australische Austal-Gruppe im Herbst auch für Schiffbauer und Zulieferer sehr real. Vor allem dann, wenn die Opfer wie Austal und Kongsberg auch im militärischen Markt aktiv sind und sensible Daten verwalten. Baklien verweist aber gerade auf diesen Aspekt als Grund für seine Zuversicht: »Kongsberg ist ein Konzern im Militärmarkt, die können das abwehren.«

»Wir unterliegen den gleichen Regeln wie der Rest Europas, wir sind lediglich aktiver.«

Von der Entwicklung selbst ist der Staatssekretär überzeugt. Die Regierung führt die autonome und elektrische Schifffahrt im »National Transport Plan« als Zukunftstechnologie, die man intensiv vorantreiben will. Norwegen bleibe dabei, das ist den Beteiligten wichtig zu betonen, im wettbewerbsrechtlichen Rahmen: »Wir unterliegen den gleichen Regeln wie der Rest Europas, wir sind lediglich aktiver«, sagt Tor Mühlbradt von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Innovation Norway. Er glaubt fest an die Idee des Clusters, über 150 Firmen aus der maritimen Branche sind dabei.

Im Nah- und Küstenverkehr sollen autonome Systeme verstärkt zum Einsatz kommen, meint Baklien: »Wegen der anteilmäßig hohen Crewing-Kosten sind kleine Schiffe oft nicht rentabel. Kann man diese Ausgaben senken, machen kleinere Schiffe wirtschaftlich wieder mehr Sinn.« Beim unabhängigen Forschungsinstitut SINTEF wird seit Jahren zu möglichen Einsatzgebieten von autonomen Schiffen geforscht, etwa im Holztransport am Trondheimfjord. Studien haben gezeigt, dass mit partiell autonomen 50-TEU-Schiffen – statt mit Lkw oder alten Mehrzweckfrachtern – die Logistik weit (kosten-)effektiver aufgestellt, Kaje und Lager besser ausgelastet werden könnten. Norwegen hat viele Kanäle, die für den Küstenverkehr genutzt werden können. Bislang sind sie aber nur zu 5 % ausgelastet.

Im Trondheimfjord, im Hortenfjord und im Storfjord lässt die Regierung Tests für autonome Technologien zu, ein weiteres Areal soll 2019 eröffnet werden. Auch die »Yara Birkeland« profitiert davon, das neueste Modell wurde im Hortenfjord zu Wasser gelassen, dort hat Kongsberg ein Testzentrum eingerichtet.

Dass die Anstrengungen auch bei den Schifffahrtstreibenden selbst Anklang finden, macht ein Statement von Harald Solberg, Geschäftsführer beim norwegischen Reederverband NSA deutlich. Er sprach sich jüngst dafür aus, die 25.148 km lange Küstenlinie des Landes als »Labor« zu nutzen. Mit der Stärke des Clusters könne man als Pioniere autonome Technologie zur Marktreife bringen. Zu den Zielen gehört die Standardisierung, um die Kosten solcher Projekte zu senken. Beim Cluster SAMS (»Sustainable Autonomous Mobile Systems«) laufen die kooperativen Fäden zusammen. Direktorin Torun Degnes hat klare Vorstellungen: »Wir müssen See- und Landtransporte besser verknüpfen, das große Ganze im Blick behalten und Erkenntnisse aus anderen Branchen nutzen.« Sie nennt das den »Norwegischen Weg«.

Es wird sich zeigen, wie weit die stark betonte Bekenntnis zur Kooperation geht, wie weit der Einfluss vom SAMS reicht. Nämlich dann, wenn der Business Case real wird. Wenn also diejenigen Beteiligten, die zum Teil börsennotierte Unternehmen sind, mit Verpflichtung ihren Anteilseignern gegenüber, einen stärkeren Fokus auf rein ökonomische Aspekte legen (müssen). Die Voraussetzungen sind jedoch gut.

Es wird langsam eng im Hinterland

Klimaziele, Mega-Containerschiffe, marode Infrastruktur, Konkurrenz durch Reedereien – der Containertransport von und zu den Seehäfen stellt Speditionen vor immer mehr Herausforderungen. Sie setzen auf Know-how und digitale Lösungen, schreibt *Felix Selzer*

Die Komplexität im Containertransport steigt, die Logistiker müssen gerade im Hinterland, beim Zu- und Ablauf der Seehäfen, auf einem nahezu gesättigten Transportmarkt das optimale Routing finden. »Hierzu bedarf es einer engen Abstimmung zwischen uns und dem Kunden«, sagt ein Sprecher von DB Schenker. Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn ist »schon immer sehr bahnaffin« gewesen, mehr als 50 % seiner Seecontainer werden auf der Schiene bewegt. »Natürlich sind wir im Seehafenhinterlandverkehr auch auf den Lkw angewiesen, versuchen aber das Binnenschiff und die Bahn aus ökologischen und auch ökonomischen Gesichtspunkten als Haupttransportmittel zu nutzen«, sagt ein Sprecher.

Mehr und mehr Speditionskunden arbeiten an der Reduktion ihres CO₂-Ausstoßes und greifen laut Dominique von Orelli, Global Head of Ocean Freight bei DHL Global Forwarding, verstärkt auf Seefracht sowie bi-modale Transporte zurück. So hätten im vergangenen Jahr 76 % der für eine Studie befragten Kunden angegeben, dass für sie ein nachhaltiger und umweltfreundlicher Transport ein Hauptkriterium sei. Mittelfristig will die Deutsche Post DHL Group bis zum Jahr 2025 ihre CO₂-Effizienz um 50 % gegenüber 2007 verbessern. Langfristig hat sich der Konzern sogar zum Ziel gesetzt, alle logistikbezogenen Emissionen bis 2050 auf null zu reduzieren. »Es gibt allerdings keine Standardlösung beziehungsweise pauschale Antwort, welcher bi-modale Transport die umweltfreundlichste Variante darstellt, da jeder Kunde andere Bedürfnisse und Ziele hat. Hierzu zählen nicht nur Modal Split, und Modal Shift, sondern beispielsweise auch Routing oder Carrier Selection«, heißt es.

Chris Engeler, Seefrachtchef Panalpina Schweiz, berichtet, die Spedition habe sich selbst »Science Based Targets« gesetzt und unter anderem verpflichtet, die durch Subunternehmertransporte verursachten CO₂-Emissionen bis 2025 um 22 % gegenüber 2013 zu senken.

Natürlich spielen beim Modal Split die Kosten eine Rolle, »aber vor allem externe Einflüsse, wie Niedrigwasser, machen eine Diversifikation der Transportmöglichkeiten notwendig«, sagt von Orelli. Insbesondere das diesjährige Niedrigwasser führe zu massiven Einschränkungen beim »Barge Combined«-Transport auf Rhein und Mosel. Die Schifffahrt sei nahezu komplett zum Erliegen gekommen. »Wir gehen auch davon aus, dass diese Probleme in Zukunft vermehrt auftreten werden. Alternativen, zum Beispiel »Rail Combined« sind nur bedingt verfügbar. Dadurch sind natürlich auch die Kapazitäten im Land- und Straßentransport erheblich beeinflusst.« Im Rail Combined-Transport fehle es im Markt insbesondere an Kapazitäten in den Inlandterminals. »Diese Terminal-Problematik gefährdet auch die pünktliche Abwicklung von Containerzügen. Eine Entspannung ist hier nicht so schnell absehbar, da es sich unter anderem um ein Infrastrukturproblem handelt«, so die Kritik.



Zu alt, zu viel auf einmal

Und da ist schon das Top-Thema der Logistikbranche, das alle Transportmodi im Seehafen hinterland betrifft. Zu natürlichen Einschränkungen auf den Wasserstraßen, wie Eisbildung oder Niedrigwasser, kommen zu kleine oder marode Schleusen, kaputte Straßenbrücken oder Flaschenhälse in der Bahninfrastruktur. »Leider reden wir hier über Herausforderungen, die ganz Europa betreffen. Die Wasserstraßen kommen hierbei noch am besten weg. Es ist an der Politik, Investitionen z.B. in die Schieneninfrastruktur voranzutreiben«, sagt von Orelli. Dies ziehe private Investitionen, etwa in Terminals, automatisch nach sich.

Nicht einfacher macht die Situation der Trend zu immer größeren Containerschiffen im Seetransport. Sie machen die Disposition zur Herausforderung. Während vor einigen Jahren noch kleinere Schiffe über die Woche verteilt in den Häfen ankamen, kommt es mit den neuen Großschiffen zunehmend zu Engpässen. Deren Menge an Containern muss innerhalb kürzester Zeit verladen werden. Während Engeler von Panalpina die Seehäfen gefordert sieht, sich insbesondere im Import für eine flüssige Abfertigung von Binnenschiffen aufzustellen, heißt es bei Schenker: »Die Terminals im Hinterland sind nicht in der Lage, so große Mengen auf einmal zu lagern, und auch die Transportmittel sind begrenzt und nicht ausgelegt für Großmengen in einem kurzen Zeitraum.« Die größte Herausforderung sieht man auch bei DHL in der »Entzerrung« der Verkehre. Der Ablauf müsse durch eine intelligente Steuerung gesichert werden. Dies könnten unter anderem die Terminals durch bauliche und informationstechnische Maßnahmen beeinflussen.

Abstract: Pressure rising on hinterland transport

Climate protection efforts, mega container vessels, rotten infrastructure, shipping companies becoming supply chain integrators – the container transport to and from seaports is increasingly challenging for freight forwarders. Infrastructural constraints exist at seaports, inland terminals, roads and railways. This year's low water levels of the Rhine pose special challenges to economic and ecological routing of container transports. The trend towards ever larger container vessels loading and offloading huge amounts of boxes at seaport terminals really pushes inland storage and transportation to the capacity limit. The forwarders request efforts to improve infrastructure and bet on digitalization efforts to improve the efficiency of processes and reduce friction in the equipment supply. Further information: redaktion@hansa-online.de

Wichtig sei aber auch eine enge kunden- seitige Zusammenarbeit und Abstimmung bezüglich Terminen zur Be- oder Entladung an den jeweiligen Lagern.

Digitalisierung hilft

Besserung versprechen sich die Logistiker von digitalen Lösungen. Bei Schenker arbeitet man in der Intermodalabteilung mit taggenauen Auswertungen, um den Containerfluss zu optimieren. »Somit können wir sehr zeitnah die Equipment-Steuerung aus eigener Hand organisieren oder dies mit unseren Reedereipartnern abstimmen.« In den nächsten Jahren will man weitere digitale Themen umsetzen, etwa mit Eventmeldungen in Echtzeit die Verfolgbarkeit der Container verbessern. Automatisierte Lösungsansätze sollen die operativen Einheiten entlasten.

Engeler wünscht sich eine Verknüpfung zwischen den Häfen, Reedereien und Speditionen. Auch von Orelli hebt hervor, dass die Informationen nicht nur innerhalb einzelner Firmen, sondern auch zwischen den verschiedenen Marktteilnehmern besser geteilt werden. Das führe zu besseren Entscheidungen, mehr Transparenz und Effizienz. »Hier ist auch eine wachsende Nachfrage seitens der Kunden zu beobachten«, berichtet von Orelli. Zudem könne man die eigene Effizienz erhöhen und unnötige Kosten durch genauere Schätzung von benötigtem Equipment und Volumina. »Künftig werden wir existierende und zukünftige digitale Produkte in einem zentralen Kundenportal bündeln. Dieses wird unter anderem Buchung, Tracking sowie Reporting umfassen.« Das Portal soll 2019 vollumfänglich nutzbar sein.

Die Zusammenarbeit mit den Reedern sei generell gut, sagt der DHL-Seefrach- chef, die Partnerschaft im hiesigen Markt- umfeld sehr wichtig. »Das Ungleichge- wicht zwischen Angebot und Nachfrage

wie auch die schwierige finanzielle Situation der meisten Reeder erschwert unsere Aufgabe jedoch. Gewisse Initiativen der Reeder sind dabei nur schwierig nachzuvollziehen. In Sachen Datenqualität und Automatisierung sehen wir Aufholbedarf.«

Konkurrenz von Reedereiseite

Eine Entwicklung, die die Spediteure mit Spannung verfolgen, sind die zunehmenden Integrationsbestrebungen von Reedereien. Die Marktsituation in der Containerschifffahrt führt dazu, dass sie sich innerhalb der Lieferkette deutlich breiter aufstellen und »End-to-end-Lösungen« anbieten. So hatte sich CMA CGM kürzlich stärker bei dem Logistiker CEVA beteiligt, Maersk holt Speditionsdienstleistungen unter das Konzerndach, wie zuletzt die Online-Plattform Twill. Mehr Wertschöpfung soll durch weniger Beteiligte bei der Reederei bleiben.

Bei DB Schenker heißt es: »Die Reedereien sind und bleiben in erster Linie unsere Partner. Sie bewirtschaften die Schiffe, wir brauchen sie so wie sie unsere nicht unerheblichen Seefrachtvolumen brauchen. Natürlich beobachten wir die Entwicklung und sie spornt uns zusätzlich an.« Bei Panalpina sieht man den Trend ebenfalls gelassen, noch könnten die Reedereien viele Bereiche des Vor- und Nachlaufs nicht kontrollieren. Ähnlich äußert sich Dominique von Orelli. Man sei gewohnt, dass Reedereien Partner aber auch Mitbewerber seien. »Als führender Transportdienstleister und NVOCC haben wir jedoch Mehrwert und Flexibilität zu bieten.« Das Speditions- und Reedereigeschäft unter einen Hut zu bringen und eine integrierte Lösung zu offerieren, bedürfe immenser Anstrengungen. »Wir erachten dies nicht als dringlichstes Kundenbedürfnis und somit sehen wir dieser Entwicklung gelassen entgegen«, so von Orelli. ■



© Selzer

Transport in neuer Dimension

Der Schwerguttransport erfordert bisweilen besondere Einfälle und Lösungen, insbesondere wenn es auch über Land oder Flüsse geht. Für ein Megaprojekt in Russland musste die Heavy-Lift-Reederei Combi Lift sogar spezielle Schubboote und Barge bauen lassen. Die Tochter der Reedereigruppe Harren & Partner, hat erst kürzlich die erste Phase des umfangreichen Projekts Amur GPP des russischen Gazprom-Konzerns abgeschlossen. Amur GPP wird eine der größten Erdgasaufbereitungsanlagen der Welt mit einer Kapazität von bis zu 42 Mrd. m³ pro Jahr. Die Anlage ist Teil des Vorhabens von Gazprom, russisches Gas aus ostsibirischen Gasfeldern über die Pipeline »Power of Siberia« nach China zu liefern. Die Linde Group hatte Combi Lift als Logistikpartner für Schwergut-Komponenten – insgesamt

176.000 t aus verschiedenen Produktionsstandorten in Europa und Korea – beauftragt. Combi Lift entwickelte ein eigenes Konzept: Schwergutschiffe transportieren die Ladung aus Häfen in Europa und Korea, die dann auf Barge verladen werden. Spezielle Schubverbände mit flachem Tiefgang bringen die Einheiten die Flüsse Amur und Seja hinauf nach Svobodny. Der Transport kann nur während der Sommerzeit durchgeführt werden, wobei die eisfreien Zeiten auf Amur und Seja genutzt werden. Die Bremer haben für den Flusstransport eigens eine Spezialflotte bauen lassen.

Die Ladungen mit bis zu 900 t Einzelgewicht werden bis 2022 nach Svobodny gebracht. Der Amur ist mit 2.824 km der zehntlängste Fluss der Welt und bildet die Grenze zwischen dem



176.000 t müssen insgesamt für das Projekt transportiert werden, 61.755 sind schon geschafft

Die Komponenten kommen
aus Europa und Korea



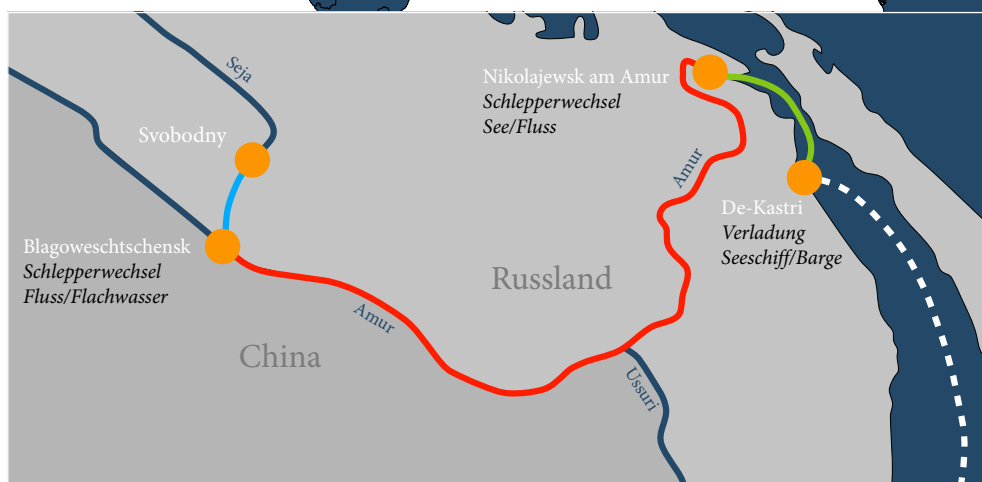
fernen Osten Russlands und Nordostchina, die Seja ist ein Nebenfluss des Amur.

Bei Damen hatte Combi Lift für den Auftrag eine Serie von Spezialeinheiten bestellt. Dazu zählen vier Arbeitsboote des Typs Multi Cat 2608SD, vier Schlepper 2612SD, sieben Stan Pontons 8916SD und vier Leichter 8605SD. Die Einheiten wurden speziell für den Einsatz im Fernen Osten angepasst, da die beiden Flüsse sehr flache Stellen von nur 1,10m haben, außerdem muss mit schwierigen Witterungsbedingungen und Eisbildung gerechnet werden.

Nach der offiziellen Übergabe in Gorinchem wurden die Amur-Schlepper (24,88 x 11,97 x 10,3 m, 272 t) sowie die Seja-Schlepper (25,9 x 8,5 x 8,3 m, 150 t) auf das SAL-Schwergutschiff »Annette« in Rotterdam verladen und zum russischen Hafen De-Kastri am Ochotskischen Meer gebracht. Die 89 m langen Pontons und die 86 m langen Leichter entstanden im chinesischen Werk von Damen. Alle Schiffe fahren unter russischer Flagge und sind vom russischen Seeverkehrsregister (RMRS) sowie dem russischen Flussregister (RRR) zertifiziert.

Die acht Schlepper und sieben Barge transportierten zwischen Mitte Mai und Mitte September 2018 insgesamt 79 Elemente (61.755 t) von De-Kastri nach Svobodny. Jede Fahrt ist 2.371 km lang und dauert etwa 21 Tage. Die erste Transportphase verlief laut Combi Lift reibungslos, Phase 2 soll am 15. Mai 2019 beginnen.

fs



Per Schwergutschiff kamen Arbeits- und Schubboote ins Einsatzgebiet. Hier werden sie je nach Transportabschnitt gewechselt



Die Verschiebungen bei den großen Linienreedereien machen sich nicht nur im Hafen, sondern auch im Hinterland bemerkbar

© Necoss

»Von Kapazitätsengpässen geprägt«

Im Hinterland der Seehäfen gibt es immer wieder Engpässe. Oliver Meng, Geschäftsführer des 2002 gegründeten Bremer Bahnoperators Necoss (Neutral Container Shuttle System), spricht mit der HANSA über die knappen Kapazitäten

Wie wirkt sich der geplante Wechsel der vier Atlantik-Dienste des Linienbündnisses »The Alliance« von Bremerhaven zum Hamburger Container Terminal Altenwerder (CTA) auf Necoss aus?

Oliver Meng: Der Standort Bremerhaven wird dadurch – zumindest kurzfristig – geschwächt. Unsere Relation nach Stuttgart, die wir von dort aus fünf Mal pro Woche bedienen, bleibt allerdings bestehen, jedoch vorerst reduziert auf drei Umläufe pro Woche. Ab Januar erweitern wir unser Angebot auf drei zusätzliche Rundläufe von/nach Hamburg, sodass wir dann insgesamt einen Umlauf mehr pro Woche haben.

Welche Trends sehen Sie bei der Hinterlandanbindung und was sind die größten Herausforderungen?

Meng: Die Kundschaft nimmt vermehrt zur Kenntnis, dass der Markt durch Kapazitätsengpässe geprägt ist. Sowohl im Bahnsektor, als auch im Straßentransport. Auch deshalb wollen sich immer mehr Kunden Kapazitäten auf der Schiene sichern und das Interesse der Reedereien, Spediteure und Direktkunden, eigene Züge zu fahren, nimmt zu. Kritisch sehe ich vor allem den Mangel bei Lokführern, Lkw-Fahrern und die Kapazitätsengpässe bei den Hinterlandterminals. Zum Glück unternimmt unser Traktionär viel, um die Jobs als Lokführer attraktiver zu gestalten.

Was genau ist das Geschäft von Necoss?

Meng: Als national tätiger Bahnoperator verbinden wir das Hinterland mit

den drei deutschen Seehafenstandorten Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Dabei ist unser Unternehmen anders als andere Anbieter aufgestellt und setzt vor allem auf die Vermarktung von »dedicated« Ganzzügen. Frei buchbare Bahntransporte bieten wir aber auf bestimmten Strecken auch an, etwa zwischen Hamburg bzw. Bremerhaven auf Kornwestheim und Stuttgart Hafen. Zum Angebot gehören auch die Vor- und Nachläufe per Lkw und Binnenschiff.

Besonders wichtig sind für Sie also »dedicated« Züge?

Meng: Richtig, mit unseren Company-Zügen bedienen wir für zwei Kunden bis zu fünf Mal pro Woche die Relationen zum Stuttgarter Hafen (DP World). Dabei müssen diese Züge nicht zwingend von einem Kunden gebucht werden, einige teilen sich die Ganzzüge. Sie bekommen dadurch mehr Flexibilität beziehungsweise mehr Abfahrten. Außerdem haben wir regelmäßig zwei Mal wöchentlich Ganzzüge nach Hannover, seit diesem Jahr ein- bis zweimal wöchentlich nach Göttingen und dreimal pro Woche nach Soltau. Ergänzt werden diese durch wöchentlich wechselnde weitere Relationen auf Ganzzugbasis, sogenannte Spot-Verkehre.

Rechnen sich solche kurzen Relationen?

Meng: Ja, der Kurzverkehr kommt nicht nur bei den Kunden gut an, sondern funktioniert auch gut. Bei längeren Verkehren sind die Lok und die Waggongruppe fest gebunden. Die kurzen Strecken er-



Oliver Meng, Necoss-Geschäftsführer

möglichen eine punktuelle Ausrichtung, wodurch wir eine hohe Auslastung erreichen, da das Equipment schnell neu verknüpft werden kann. Ein Beispiel ist die Verbindung nach Soltau: Wir sind dafür drei Tage im Einsatz und können unser Equipment ansonsten auf anderen Kurzstrecken einsetzen. Daher sind auch Sonderzüge ganz spontan möglich.

Spielt Ihnen da das große Verkehrsaufkommen in die Hände?

Meng: Ja, viele Kunden suchen aufgrund der vielen Staus auch auf den Kurzstrecken, zum Beispiel aus Hamburg raus, nach Alternativen. Einige von Ihnen bieten unsere Systeme auch Dritten an um die Auslastung zu erhöhen, was völlig in Ordnung ist.

Kann die Bahn denn auch auf den kurzen Strecken zeitlich mithalten?

Meng: Es gibt auf den Terminals bei den Lkws wie auch bei der Bahn Slot-Zeiten, die eingehalten werden müssen. Inzwischen sind die Terminals insgesamt gese-

hen gut auf die Bahn eingestellt. Natürlich gibt es auch noch Verbesserungspotenzial und Unterschiede zwischen den einzelnen Terminals und den Hafenstandorten. Ein massives Problem besteht bei den Terminals im Hinterland: Vor allem im Süden sind diese völlig überlaufen.

Was bedeutet das für Sie als Bahnoperateur?

Meng: Wir haben beispielsweise in Kornwestheim längere Wartezeiten, teils über Stunden, und verzögerte Abfertigungen. Angesichts der derzeit ohnehin zu knappen Lkw-Kapazitäten und des Fahrer-mangels ist das ein massives Problem für alle Beteiligten. Weil die Kapazitäten im Hinterland so begrenzt sind, werden von den Kunden neben den Transporten vom Terminal zum Terminal verstärkt Leistungen im Kombinierten Verkehr (KV) nachgefragt. Ich rechne für 2019 daher mit einer massiven Preissteigerung im Lkw-Bereich, die wir natürlich für die Vor- und Nachläufe an unsere Kunden weitergeben müssen.

Wie sieht es denn mit dem Equipment aus? Wie viel haben Sie und reicht das angesichts des in dieser Hinsicht ebenfalls angespannten Marktes?

Meng: Ja, Lokomotiven und auch Lokführer sind rar. Wir haben hier den großen Vorteil, dass unsere alleinige Gesellschafterin die evb ist, die dem Land Niedersachsen und weiteren kleineren Gemeinden des Bundeslandes gehört. Als Traktionär stellt sie uns derzeit insgesamt eine Vielzahl an Lokomotiven und entsprechendes Personal (Lokomotivführer) zur Verfügung. Zudem haben wir im Moment als Necoss weitere 124 Waggons selbst angemietet.

Was für Waggons sind das?

Meng: Das sind zurzeit noch 90- und 80-Fuß-Wagen. Wir haben allerdings für das kommende Jahr eine Erweiterung der Flotte um 80-Fuß-Waggons geplant, da wir als evb-Tochter – abgesehen von Sonderprojekten – ausschließlich Seecontainer transportieren. Bei den 90-Fuß-Waggons, optimal für 45-Fuß-Container, haben wir daher immer etwas Luft. Da heutzutage größtenteils 40- und 20-Fuß-Container zum Einsatz kommen, erreichen wir damit eine größere Auslastung bei gleicher Zuglänge, bei allen Zugsystemen.

Insgesamt hört sich Ihr Geschäft nach einem hohen Personalaufwand und viel individueller Betreuung an. Welche Rolle spielt dabei die Digitalisierung?

Abstract: »Hinterland rail system characterized by capacity bottlenecks«

Oliver Meng, managing director of the Bremen-based railway operator Necoss (Neutral Container Shuttle System), founded in 2002, talked to Hansa about hinterland connections and scarce capacities. According to Meng, the shift of the four Atlantic services of the »The Alliance« scheduled from Bremerhaven to Hamburg will have an impact on rail traffic in the hinterland. Dedicated trains have become particularly important in the meantime. He sees a shortage of locomotives and train drivers. Because capacities in the hinterland are so limited, customers are increasingly demanding combined transport (CT) services in addition to transport from terminal to terminal.

Further information: redaktion@hansa-online.de

Meng: Das ist richtig, gerade die Betreuung der »dedicated« Züge ist zeitintensiv, zumal wir mit nur zwölf Mitarbeitern, aber festen Ansprechpartnern, die sich ausschließlich um bestimmte Züge kümmern, aufgestellt sind. An Digitalisierungsthemen wie der Zugverfolgung sind wir dran, aber noch ist es viel händische Arbeit. Deshalb arbeiten wir gemeinsam mit unserem Traktionär an der Datenübertragung, um die Kunden rechtzeitig und zu jeder Zeit zu informieren.

Wie sieht Ihre eigene Strategie aus, wie soll die Zukunft aussehen?

Meng: Wir wollen unser Geschäft noch mehr optimieren und weitere Projekte auf der kurzen Strecke schaffen, die gut zu unseren bestehenden Relationen passen, und das dann auch auf lange Strecken weiter ausdehnen. Unser Fokus bleibt bei nationalen Company-Zügen und auf der Verbindung Kornwestheim und Stuttgart Hafen als frei buchbare Relationen. Interview: Claudia Behrend



**DEIN HAFEN
JUST ONE CLICK AWAY.**

HAFEN-HAMBURG.DE

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Deutschland
Telefon: +49 40 377 09-0
E-Mail: info@hafen-hamburg.de


Port of Hamburg

Duisburg baut multimodale Rolle aus

Duisport stärkt sich als »trimodale Logistikdrehscheibe und größter Hinterland-Hub Europas« mit Projekten von LNG-Erprobung, einem bimodalen Gewerbegebiet, autonomem Fahren bis zu vertiefter China-Kooperation. Von *Sverre Gutschmidt* und *Michael Meyer*

Als wichtiger Hafen für die Hinterlandverkehre der Nordrange hat Duisburg mit seinem aktuellen LNG-Projekt eine Vorreiterfunktion – auch für den Hafenumschlag in den Seehäfen. Ziel ist es, Diesel im Alltagsbetrieb des Hafens durch LNG zu ersetzen. Insgesamt erstreckt sich das Projekt über 29 Monate (seit Januar) und umfasst 1,5 Mio. €. Davon steuert die EU über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung 740.000 € Fördermittel bei. Kern des Projektverbunds aus Duisburger Hafen AG, RWE Supply & Trading sowie der Universität Duisburg-Essen ist der Betrieb einer multimodal nutzbaren LNG-Tankstelle und die Umrüstung zweier Hafenumschlaggeräte von Diesel auf LNG. Die Fahrzeuge werden über eine mobile Tankanlage mit LNG versorgt.

Die Forschung begleitet die Umrüstung, sodass Erkenntnisse für den alltäglichen Betrieb erwartet werden. Aktuell sind die ersten mit dem verflüssigten Erdgas LNG umgerüsteten Fahrzeuge im Einsatz, ein

Reachstacker und eine Terminalzugmaschine auf logport III in Duisburg-Hohenbudberg arbeiten im Hybrid-Betrieb, zeitweise mit LNG oder Diesel. Alexander Garber, Projektmanager Unternehmensentwicklung bei duisport sagt: »Im Rahmen des LNG-Projekts wollen wir möglichst viele Gespräche mit Seehäfen und Hinterland-Akteuren führen, einfach um auch eine gewisse Sensibilität im Terminalbetrieb zu schaffen, nicht nur, aber auch für LNG.«

Aktuell noch keine Auswertung

Forscher begleiten über die eingesetzte Messtechnik den Betrieb. Arnim Spengler vom beteiligten Lehrstuhl für Baubetrieb und Baumanagement der Universität Duisburg-Essen sagt: »Wir rüsten die Versuchsgeräte mit der nötigen Sensorik aus. Bestimmt werden sollen unter anderem der CO₂-Ausstoß, die Feinstaub-Emission und Verbrauchsveränderungen, die für die Ökobilanz wichtig sind.« »Da ist es aber ak-

tuell so, dass wir noch keine wirkliche Auswertung gemacht haben, wie groß die Anteile von LNG und Diesel sind«, so Garber. Erste Analysen werde es in ein paar Monaten geben. Laut der Fahrer laufen die Maschinen problemlos mit LNG, beim Reachstacker merke man im täglichen Betrieb nicht, dass er mit LNG laufe. Einen weiteren Ausbau macht Garber von der noch zu ermittelnden Wirtschaftlichkeit abhängig: »Der günstigere LNG-Preis darf nicht dazu führen, dass die Geräte doppelt oder dreimal so viel verbrauchen«.

Eine nächste Ausweitung könnte Diesel-Loks für die Verkehre vom Vorbahnhof aufs Terminal betreffen: »Da muss man allerdings aufpassen, weil das EBA (Eisenbahn Bundesamt) nicht so einfach ist, was Veränderungen am Motor angeht.« Duisports Vorstandsvorsitzender Erich Staake versteht das Projekt als »wichtigen umweltpolitischen Beitrag«. Lkw-Transporte auf Schiene oder Wasser zu verlagern und Terminals und Lkw sauberer zu machen, seien daher zentra-



le Anliegen des Projekts, so Garber. »Wir gehen auf Basis der ersten groben Zahlen davon aus, dass wir unsere Ziele einhalten können – 25% Einsparung beim CO₂, wichtiger noch die lokal wirksamen Einsparungen bei Lärm und Feinstaub/Stickoxid, bei Lärm sind es 50%, bei Feinstaub an die 90% und sogar darüber.«

Die Zukunftsfähigkeit im Blick hat Duisport auch mit dem Plan eines bimodalen Gewerbegebiets. Es umfasst ein rund 53ha großes Gelände, wovon 45ha der gewerblich-industriellen Nutzung zur Verfügung stehen sollen. Auf einer 8ha großen Fläche planen der Hafenbetreiber und die bei dem Gesamtprojekt als Partner fungierende RWE Power ein angeschlossenes Terminal des kombinierten Verkehrs (Containerterminal). So wird der überregionale Schienenverkehr angebunden. Nahe Logistik-Verteilzentren sollen von der Planung profitieren. Logistik-Betreiber Amazon kündigte zuvor bereits ein neues Verteilzentrum in Duisburg an. Das Unternehmen hat 9.300m² Hallen sowie 1.200m² Büro- und Sozialflächen im Hafengelände Duisburg Kaßlerfeld angemietet.

Das neue bimodale Gewerbegebiet bietet neben dem Schienen- auch den Autobahnanschluss an die A46 und A540. »Auch am linken Niederrhein wollen

wir ein bedeutendes Gewerbezentrum mit vielen Arbeitsplätzen entwickeln«, so Staake. In dem Joint Venture ist für RWE Power die Erfahrung von Partner Duisport »bei der Entwicklung von integrierten Verkehrskonzepten und Logistikkarealen« ausschlaggebend, sagt Lars Kulik, Vorstandsmitglied RWE Power. Ein Ziel der Projektpartner ist auch hier die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und die Stärkung der Logistikindustrie in Nordrhein-Westfalen.

»Diese Region ist optimal geeignet, um das autonome Fahren auf Wasserstraßen zu testen«

Das Ruhrgebiet als idealen Testraum für autonomes Fahren von Schiffen zu nutzen, ist das Ziel eines Netzwerks der Industrie- und Handelskammern (IHK) der Region, das sie kürzlich in einer Machbarkeitsstudie vorstellten. »Diese Region ist optimal geeignet, um das autonome Fahren auf Wasserstraßen zu testen«, so Wulf-Christian Ehrich von der federführenden IHK Dortmund. Laut einer Studie des Duisburger Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) besteht »das konkrete Ziel, in

15 Jahren autonom fahrende Binnenschiffe auf unseren Wasserstraßen zu sehen.« Dafür setze man schon heute mit einem Netzwerk den Startpunkt, so Ocke Hamann, Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK mit Sitz in Duisburg. Ein erstes Testfeld könnte laut Gutachtern der Dortmund-Ems-Kanal zwischen dem Hafen Dortmund und der Schleuse Waltrop sein. Eine strategische Ausweitung auf Kanäle weiter im Westen und besonders auf den Duisburger Hafen zur Erprobung komplexer Szenarien ist demnach als nächster Schritt möglich. Spätestens die erhofften Erfahrungen bei einer Ausweitung auf größere Hafenareale versprechen auch für die Seeschifffahrt Ergebnisse.

Um deren Konkurrenz geht es bei Duisports vertiefter Kooperation mit dem chinesischen Industriezentrum Chongqing, in deren Rahmen derzeit 30 wöchentlich zwischen Duisburg und chinesischen Anlaufstellen verkehrende Güterzüge ausgeweitet werden. Seit 2011 sind über 2.000 Züge zwischen Chongqing und Duisport gefahren. Beide wollen auch künftig im Rahmen der chinesischen Initiative »Belt & Road« zusammenarbeiten und dabei die Fahrzeiten der Züge von bisher 12-13 Tagen verringern. Chongqing liefert unter anderem Elektrogeräte über die Verbindung. ■

Abstract: Hinterland hub Duisburg expands LNG footprint and multimodality

Duisburg, one of the biggest and most important hinterland hubs for north range ports in the Netherlands, Belgium and Germany, strengthens its position in trimodal logistics. In addition, the industrial complex presents a first review of an LNG project for its terminal equipment. An in-depth analysis of the data is still pending, but Duisport is quite confident given trouble-free operation on LNG. In the medium and long term, the aim is to increase the share of rail and inland waterway transport in hinterland traffic with seaports. Using the Ruhr area as an ideal test area for autonomous shipping is the aim of a network of chambers of industry and commerce (IHK) in the region. A feasibility study was recently published. The goal is to see autonomous vessels on the waterways in 15 years.

Further information: redaktion@hansa-online.de

Buyer's Guide

Drehscheibe von Herstellern, Dienstleistern, Experten und Zulieferern

Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG

Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Postfach 10 57 23 | 20039 Hamburg
Tel. +49 (0)40-70 70 80-225 | Fax -208 | anzeigen@hansa-online.de | www.hansa-online.de

Ihre Ansprechpartner im Außendienst

Deutschland, Schweiz und Österreich

Verlagsbüro ID GmbH & Co.KG
Tel. +49 (0) 511 61 65 95-0 | Fax - 55
info@id-medienservice.de

Niederlande

Mark Meelker
Tel. +31 71-8886708, M: 06 515 84086
hansa@numij.nl

Skandinavien, England, Portugal, Spanien, Frankreich

Emannuela Castagnetti-Gillberg
Tel. +33 619 371 987
emannuela.hansainternational@gmail.com

USA

Detlef Fox
Tel. +1 212 896 3881
detleffox@comcast.net

Rubriken

- 1 Werften
- 2 Antriebsanlagen
- 3 Motorkomponenten
- 4 Schiffsbetrieb
- 5 Korrosionsschutz
- 6 Schiffsausrüstung
- 7 Hydraulik | Pneumatik
- 8 Bordnetze
- 9 Mess- | Regeltechnik
- 10 Navigation | Kommunikation
- 11 Konstruktion | Consulting
- 12 Umschlagtechnik
- 13 Container
- 14 Hafenbau
- 15 Finanzen
- 16 Makler
- 17 Reedereien
- 18 Shipmanagement | Crewing
- 19 Hardware | Software
- 20 Spedition | Lagerei
- 21 Versicherungen
- 22 Wasserbau
- 23 Seerecht
- 24 Schiffsregister | Flaggen
- 25 Dienstleistungen

1 Werften

- ☐ Neubau
- ☐ Reparaturen | Umbauten
- ☐ Arbeits- | Behördenfahrzeuge
- ☐ Werftausrüstungen

2 Antriebsanlagen

- ☐ Motoren
- ☐ Getriebe
- ☐ Kupplungen | Bremsen
- ☐ Wellen | Wellenanlagen
- ☐ Propeller
- ☐ Ruder | Ruderanlagen
- ☐ Manövrierhilfen
- ☐ Spezialantriebe
- ☐ Wasserstrahlantriebe
- ☐ Dieselservice | Ersatzteile

3 Motorenkomponenten

- ☐ Abgasanlagen
- ☐ Wärmetauscher
- ☐ Kolben | Laufbuchsen
- ☐ Kolbenstangen | Stopfbuchsen
- ☐ Anlasser
- ☐ Turbolader
- ☐ Filter
- ☐ Separatoren
- ☐ Brennstoffsysteme
- ☐ Vorwärmer
- ☐ Kessel | Brenner
- ☐ Indikatoren

4 Schiffsbetrieb

- ☐ Kraftstoffe
- ☐ Schmieröle

5 Korrosionsschutz

- ☐ Farben | Beschichtungen
- ☐ Oberflächenbehandlung
- ☐ Kathodenschutz | Anodenschutz

6 Schiffstechnik | -ausrüstung

- ☐ Lukenabdeckungen
- ☐ Anker | Zubehör
- ☐ Tanks
- ☐ Platten | Profile
- ☐ Isoliertechnik
- ☐ Kälte | Klima | Lüftung
- ☐ Sanitäreinrichtungen
- ☐ Küchen | Stores
- ☐ Möbel | Inneneinrichtung
- ☐ Fußbodensysteme | -beläge
- ☐ Schiffsstüren | Fenster
- ☐ Versorgung
- ☐ Entsorgung
- ☐ Entöler
- ☐ Ballastwassermanagement
- ☐ Yachtausrüstung
- ☐ Mess- | Prüfgeräte
- ☐ Fendersysteme
- ☐ Seezeichen

7 Hydraulik | Pneumatik

- ☐ Pumpen
- ☐ Kompressoren
- ☐ Hydraulikanlagen
- ☐ Armaturen
- ☐ Rohrleitungssysteme
- ☐ Dichtungssysteme

8 Bordnetze

- ☐ Bordaggregate
- ☐ Transformatoren
- ☐ Schalttafeln | Steuerpulte
- ☐ E-Installation
- ☐ Kabel- | Rohrdurchführungen
- ☐ Beleuchtungsanlagen

9 Mess- | Regeltechnik

- ☐ Drehzahlmessung
- ☐ Druckmessung
- ☐ Temperaturmessung
- ☐ Füllstandsmessgeräte
- ☐ Durchflussmessung
- ☐ Automatisierungssysteme
- ☐ Ölstandsüberwachung
- ☐ Schiffsmangement-Systeme
- ☐ Kalibrierungsgeräte

10 Navigation | Kommunikation

- ☐ Radaranlagen
- ☐ Satelliten | Funkanlagen
- ☐ Telefonanlagen
- ☐ Navigationssysteme

11 Konstruktion | Consulting

- ☐ Ingenieurbüros
- ☐ Versuchsanstalten
- ☐ Klassifikationsgesellschaften

12 Umschlagtechnik

- ☐ Flurförderfahrzeuge
- ☐ Krane
- ☐ Greifer
- ☐ Schiffsentlader

13 Container

- ☐ Container-Zellgerüste

14 Hafenbau

- ☐ Hafen- | Wasserbau

15 Finanzen

- ☐ Banken
- ☐ Emissionshäuser
- ☐ Vertrieb

16 Makler

- ☐ Makler

17 Reedereien

- ☐ Reedereien
- ☐ Logistik

18 Shipmanagement | Crewing

- ☐ Shipmanagement
- ☐ Crewing
- ☐ Technische Inspektion

19 Hardware | Software

- ☐ Hardware | Software

20 Spedition | Lagerei

- ☐ Spedition | Lagerei

21 Versicherungen

- ☐ Versicherungen

22 Wasserbau

- ☐ Wasserbau

23 Seerecht

- ☐ Seerecht

24 Schiffsregister | Flaggen

- ☐ Schiffsregister | Flaggen

25 Dienstleistungen

- ☐

1



**WERFTEN
YARDS**

**Reparatur | Umbau
Repair | Conversion**



KNAACK & JAHN
Marine Systems: Piping . Engineering . Fire Protection

www.k-j.de
+49 40 781 293 0
marinesystems@k-j.de
Uffelsweg 10 20539 Hamburg

**NEW BUILDING,
CONVERSION, REPAIR**

2



**ANTRIEBSANLAGEN
PROPULSION**

**Motoren
Engines**



**Volvo Penta
Central Europe GmbH**
Am Kielkanal 1 · 24106 Kiel
Tel. (0431) 39 94 0 · Fax (0431) 39 67 74
E-mail juergen.kuehn@volvo.com
www.volvopenta.com

Motoren für Schiffshauptantriebe, Generatoranlagen, Bugstrahlruder

HIER

könnte Ihre Anzeige stehen!

**Kupplungen | Bremsen
Clutches | Brakes**

Hochelastische Kupplungen
für Schiffshaupt- und
Schiffsnebenantriebe



CENTA Antriebe Kirschey GmbH
Bergische Str. 7 | 42781 Haan/Deutschland
Tel. +49-2129-912-0 | Fax +49-2129-2790 | info@centa.de

www.centa.info

**Propeller
Propellers**

SCHOTTEL GmbH

Mainzer Str. 99
56322 Spay/Rhein
Tel.: + 49 (0) 26 28 / 6 10
Fax: + 49 (0) 26 28 / 6 13 00
info@schottel.de · www.schottel.de



YOUR PROPULSION EXPERTS

Verstellpropeller
Controllable Pitch Propellers



ANDRITZ HYDRO GmbH
Escher-Wyss-Weg 1, D-88212 Ravensburg
Tel.: + 49 (751) 295 11-0
Fax: + 49 (751) 295 11-679
e-mail: cpp@andritz.com
www.escherwysspropellers.com



**Service und Reparatur
Service and repair**

Aggregate
Motoren
Getriebe
Dieselservice
Reparaturen
Kolben
Anlasser
Turbolader
Filter
Brennstoff-
systeme
Indikatoren
Pumpen

STORM

**Technologie und Service
für Motoren und Antriebe**

August Storm GmbH & Co. KG
August-Storm-Str. 6 | 48480 Spelle
T 05977 73246 | F 05977 73261

www.a-storm.com



**Volvo Penta
Central Europe GmbH**

Am Kielkanal 1 · 24106 Kiel
Tel. (0431) 39 94 0 · Fax (0431) 39 67 74
E-mail juergen.kuehn@volvo.com
www.volvopenta.com



Motoren für Schiffshauptantriebe, Generatoranlagen, Bugstrahlruder

**Wellen | Wellenanlagen
Shafts | Shaft Systems**

Piening Propeller



Otto Piening GmbH
Am Altendeich 83 D-25348 Glückstadt
Tel.: +49 (4124) 9168-0 Fax: +49 (4124) 3716
E-Mail: info@piening-propeller.de
www.piening-propeller.de

**specialist plant for propellers
and stern gears**

6



**SCHIFFSTECHNIK | AUSRÜSTUNG
SHIP TECHNOLOGY | EQUIPMENT**

**Ballastwasser
Ballast Water**



KNAACK & JAHN
Marine Systems: Piping . Engineering . Fire Protection

www.k-j.de
+49 40 781 293 0
ballastwater@k-j.de
Uffelsweg 10 20539 Hamburg

BALLAST WATER TREATMENT



Wärmeübertragung, Separation und Fluid
Handling: Die Mehrheit aller Schiffe weltweit
hat Ausrüstungen von Alfa Laval an Bord.

www.alfalaval.de

www.hansa-online.de

**Buyer's Guide monatlich neu:
Buchen Sie die nächsten 6 Ausgaben schon ab 495,- €**

Brandschutz Fire protection



Innovation,
integrity
and trust.

www.apollo-fire.co.uk



KNAACK & JAHN
Marine Systems: Piping . Engineering . Fire Protection

FireOff Systems www.kj-fireoff.com
+49 40 781 293 0
fireprotection@k-j.de
Uffelsweg 10 20539 Hamburg

**FIRE PROTECTION:
WATER MIST, GAS, FOAM**

Dichtungen Sealings



V.A.V. GROUP

- Customized silicone and TPE-profiles
- Sealing profiles for windows and doors

V.A.V. Group Oy
Paneelitie 3
91100 Ii, Finland
Tel. +358 20729 0380
www.vav-group.com

FLEXIBLE · FAST · RELIABLE

Buyer's Guide monatlich neu

Disposition

Halbjährlich (für 6 Ausgaben)
oder bis auf Widerruf;
Buchung jederzeit möglich.

6 Printausgaben oder 6 Mon. online / **Kombipreis**

Rubrik	57 x 30 mm	Rubrik	57 x 40 mm
1 Rubrik	495,- / 620,-* €	1 Rubrik	680,- / 850,-* €
2 Rubriken	940,- / 1.175,-* €	2 Rubriken	1.290,- / 1.610,-* €
3 Rubriken	1.335,- / 1.740,-* €	3 Rubriken	1.835,- / 2.290,-* €

* zzgl. 19 % USt.

Kälte | Klima | Lüftung Refrigeration | Climate | Ventilation



KNAACK & JAHN
Marine Systems: Piping . Engineering . Fire Protection

www.k-j.de
+49 40 31 979 277 0
climatecontrol@k-j.de
Stenzelring 39 21107 Hamburg

**AIR CONDITIONING
AND REFRIGERATION**

Mess- | Prüfgeräte Measuring | Testing Technology



KRAL ■ Durchflussmesstechnik

Hochpräzise Durchflussmessgeräte für
Ship Performance Monitoring Systeme.
Kraftstoffverbrauchs- und Zylinder-
schmierölmessung für Dieselmotoren.

KRAL AG, 6890 Lustenau, Austria
Tel.: +43/55 77/86644-0, kral@kral.at, www.kral.at

Sicherheitsausrüstung Safety Equipment



Complete deck solutions –
Lifting appliances • Life saving equipment

Made in Germany www.di-hische.de

di-hische International GbR
deck equipment plant engineering

Wärmeübertragung Heat Transfer



Wärmeübertragung, Separation und Fluid
Handling: Die Mehrheit aller Schiffe weltweit
hat Ausrüstungen von Alfa Laval an Bord.

www.alfalaval.de

Tanks Tanks



RÖCHLING

**Insulation for
LNG fuel tanks
and pipe supports.**

Röchling Engineering Plastics SE & Co. KG
49733 Haren/Germany • Tel. +49 5934 701-332
info@roechling-plastics.com • www.roechling.com



7

**HYDRAULIK | PNEUMATIK
HYDRAULICS | PNEUMATICS**

Pumpen Pumps



KRAL ■ Pumpen

Hochqualitative Schraubenspindelpumpen
für Kraftstoffe. Hermetisch dichte Pumpen
mit Magnetkupplung für MDO und HFO.

KRAL AG, 6890 Lustenau, Austria
Tel.: +43/55 77/86644-0, kral@kral.at, www.kral.at

www.hansa-online.de

11



KONSTRUKTION | CONSULTING
CONSTRUCTION | CONSULTING

Ingenieurbüro
Engineer's office

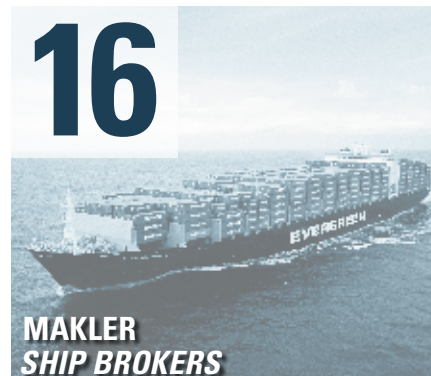
SDC Naval architects
Marine engineers

SHIP DESIGN & CONSULT

info@shipdesign.de • www.shipdesign.de • Hamburg

Design – Construction – Consultancy
Stability calculation – Project management

16



MAKLER
SHIP BROKERS

MvB euroconsult

- Technology Consulting (e.g. Ballast Water Treatment, LNG Bunker)
- Policy-, Strategy-, Development- + PR Consulting (incl. EU Affairs)
- Industrial Expertise for Investors, Interim + Project Management

contact us:
info@mvb-euroconsult.eu
phone +49-170-7671302
www.mvb-euroconsult.eu

Buyer's Guide –
monatlich neu



CC

CONTINENTAL CHARTERING
SHIPBROKERS

CONTINENTAL CHARTERING GMBH & CO. KG
Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Germany
Tel + 49 (40) 32 33 70 70 | Fax + 49 (40) 32 33 70 79
office@continental-chartering.de
www.continental-chartering.de

HANSA Digital

Mehr wissen.
Besser entscheiden.

www.hansa-online.de



HANSADigital im Abonnement

- Zugang zu allen Online-Inhalten
- Volltextsuche im HANSA-Archiv
- E-Paper zum Download
- Print-Ausgaben im Postversand inklusive Sonderbeilagen
- Ermäßigter Eintritt zu HANSA-Veranstaltungen

Direkt buchen auf: www.hansa-online.de/abo

19,50 €
im Monat

Hier geht es zu Ihrem Probe-Abo:



Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG
Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Tel 040 70 70 80 312 | m_wenzel@hansa-online.de

24



Dienstleistungen
SERVICES

DWD

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand

Seewetter

Postfach 301190 – 20304 Hamburg
Tel. + 49 69 8062 6181
E-Mail: seeschifffahrt@dwd.de

Der FOTOSPEZIALIST

HERO LANG
Luftaufnahmen
BREMERHAVEN

für Luftaufnahmen aus allen Bereichen der Schifffahrt
Dieselstr. 17 | 27574 Bremerhaven | Tel. 0471-31063



»Lösungen wären da, wenn der Rahmen passt«

Eine Zukunft ohne Verbrennungsmotor ist nicht abzusehen. Die Erzeugung klimaneutraler Kraftstoffe mittels Power-to-X-Technologie steht daher im Fokus der neuen VDMA-Arbeitsgemeinschaft »Power-to-X for Applications«

Welche Power-to-X-Technologien sind aus Sicht des VDMA umsetzbar oder vielversprechend? In welche Richtungen gehen Forschung und Entwicklung?

Axel Kettmann: Die Power-to-X-Technologie an sich ist ja nicht wirklich neu, bereits Mitte des 19. Jahrhunderts war es möglich, mittels Energieeinsatz Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff aufzuspalten, der dann weiter zu künstlichem Gas oder auch Flüssigkraftstoffen verarbeitet werden kann. Dies war allerdings weder ökonomisch sinnvoll noch aus ökologischen Erwägungen geboten; neu ist also nur, dass wir heute a) erneuerbare Energie dafür verwenden wollen und b) eine Notwendigkeit zum Einsatz von mittels P2X erzeugten Kraft- oder Rohstoffen sehen, um das Ziel der Defossilisierung zu erreichen.

Heutige F&E-Projekte zielen insofern darauf ab, die vorhandenen Technologien zu optimieren bzw. Verfahren für neue, optimierte Kraftstoffe zu entwickeln. Welche Verfahren und welche Kraftstoffe am Ende das Rennen machen werden ist heute noch nicht absehbar – diese Diskussion ist ja auch bei den fossilen Energieträgern noch in vollem Gange, denken Sie nur an LNG.

Was sind die wichtigsten Herausforderungen und Hindernisse bei Forschung & Entwicklung sowie Umsetzung?

Peter Müller-Baum: Hindernisse bei F&E sehen wir nicht unbedingt – es werden gerade in Deutschland bereits an vielen Stellen Forschungsmittel zur Verfügung gestellt, und es scheint politische Absicht zu sein, dies fortzuführen bzw. zu erhöhen, was wir natürlich begrüßen. Die Schwierigkeit wird viel mehr darin liegen, die vorhandenen Technologien zur Marktreife zu bringen – dafür bedarf es langfristiger, stabiler Rahmenbedingungen; nur dann werden Investoren bereit sein, die Milliarden zu investieren, die notwendig sind, wenn in großem Maßstab künstliche Kraftstoffe produziert werden sollen.



Axel Kettmann,
Vice President CIMAC

Welche Rolle kann oder soll die Politik spielen? Auf der SMM hatten Sie einen CO₂-Preis zum Ausgleich der Mehrkosten für P2X-Kraftstoffe ins Spiel gebracht.

Kettmann: Marktbasierende Instrumente wie ein CO₂-Preis sind prinzipiell sicher die einfachste Möglichkeit, die notwendigen Impulse und klare, technologie-neutrale Rahmenbedingungen zur Entwicklung beziehungsweise Produktion von P2X-Kraftstoffen zu setzen. Daher propagieren wir diese Idee grundsätzlich; zudem wäre dies nicht ein Ausgleich vermeintlicher Mehrkosten, sondern vielmehr die Internalisierung der CO₂-Kosten in Produkte wie fossile Kraftstoffe. Leider ist es gleichzeitig wohl so, dass ein solches Instrument auf internationaler Ebene nur äußerst schwer einzuführen und umzusetzen wäre – für die Schifffahrt aber ist eine internationale Lösung zwingend erforderlich.

Müller-Baum: Es ist entscheidend, dass die Politik zügig die richtigen Rahmenbedingungen setzt, damit Investoren wissen, dass sie langfristig auf P2X und die damit hergestellten Produkte setzen können. Auf internationaler Ebene wäre eine CO₂-Bepreisung vermutlich die beste, aber auch unrealistischste Lösung; auf europäischer Ebene muss es aber gelingen, Rahmenbedingungen so zu setzen,



Peter Müller-Baum,
Geschäftsführer VDMA Motoren & Systeme

dass der Markt reagieren kann und in die vielversprechendsten Technologien investiert wird. Die Politik ist überfordert, wenn sie entscheiden muss, welches der richtige Weg ist – daher fordern wir technologie-neutrale Vorgaben, die langfristig Bestand haben. Die aktuellen Diskussionen dazu in Brüssel und Berlin verlaufen oft noch zu fixiert auf eine vollständige Elektrifizierung, obwohl alle Fachleute sagen, dass die notwendigen Änderungen damit nicht schnell genug (oder gar nicht) realisiert werden können. Zudem wären viele Firmen bereits in der Lage, technologische Lösungen anzubieten, wenn der rechtliche Rahmen passt.

Gibt es realistisch überhaupt eine Zukunft ohne Verbrennungsmotor in der Schifffahrt?

Müller-Baum: Aus physikalischer Perspektive heute muss man wohl sagen, dass es in Luft- und Schifffahrt keine Alternative zum Verbrennungsmotor gibt, trotz aller Möglichkeiten der Hybridisierung und auch Elektrifizierung in bestimmten Anwendungen. Daher ist es eine wirklich gute Nachricht, dass der Verbrenner mit P2X-Kraftstoffen dennoch defossilisiert unterwegs sein kann.

Kooperation zwischen Motoren-, Systemherstellern und Kraftstoffversorgern ist das Motto, auch die Kraftstoffversor-

ger sollen einbezogen werde. Warum ? Und wie ist der Stand der Dinge?

Kettmann: Alle interessierten Firmen eint die Überzeugung, dass es im Hinblick auf die internationalen Vereinbarungen in Paris und auch seitens IMO darum gehen muss, ökologisch und ökonomisch vertretbare Lösungen anzubieten, auch wenn wir heute noch nicht im Detail wissen, wie diese aussehen, beispielsweise bezüglich der finalen Kraftstoffsorten. Daher ist es so wichtig, dass alle Beteiligten gemeinsam darüber reden und daran arbeiten. Für die Motorenhersteller reicht es daher nicht, abzuwarten, schließlich können und müssen Motoren und Kraftstoffe aufeinander abgestimmt und optimiert werden. Für die energetisch sinnvollste Lösung gasförmiger P2X-Kraftstoffe (und die Rolle von LNG als »Brückentechnologie«) hat die Motorentechnologie zudem mit dem Problem Methanschlupf noch eine ungelöste technische Herausforderung.

Müller-Baum: Beim Internationalen Verband CIMAC sind die großen Mineralölfirmen traditionell involviert – hier sollte es also gelingen, die Diskussion gemeinsam zu führen. Und auch bei der neuen VDMA-Arbeitsgemeinschaft »Power-to-X for Applications« sind Mineralöl- und Schmierstoffhersteller mit an Bord, da sie das branchenübergreifende Netzwerk, was wir bieten, zu schätzen wissen. Bezüglich Energieversorger ist das noch nicht so, weil das aus unserer Sicht erst der nächste Schritt ist: Sektorkopplung ist natürlich ein elementarer Bestandteil für eine erfolgreiche P2X-Strategie, aber zunächst wollen wir mit potentiellen Herstellern und Nutzern ins Gespräch kommen.

Abstract: Power-to-X solutions waiting for favourable regulatory framework

There seems to be no foreseeable future in ocean shipping without combustion engines. This is why German engine makers focus on the production of climate-neutral fuels by utilizing so-called power-to-x technologies: producing gaseous or liquid fuels from renewable sources and surplus electric energy. According to the German Mechanical Engineering Industry Association (VDMA), the basic technology is well known. Current R&D efforts focus on optimizing the processes and developing improved fuels. The main challenges are bringing P2X solutions to maturity as well as creating a regulatory framework to render P2X fuels attractive and competitive. A VDMA working group includes also fuel suppliers. In a next step, the association wants to get energy companies on board.

Further information: redaktion@hansa-online.de

Auf der SMM hieß es seitens des VDMA, man brauche einsatzbereite Lösungen schon innerhalb der kommenden zehn Jahre. Was ist hier kurz bis mittelfristig realistisch umsetzbar?

Müller-Baum: Die große Frage ist die der Verfügbarkeit von Produktionskapazitäten – es wird Jahre dauern, bis diese verfügbar sind, um Kraftstoffe in ausreichender Menge anbieten zu können. Ein fantastischer Vorteil von P2X-Kraftstoffen ist es aber, dass sie vom ersten Tropfen an in bestehende Infrastrukturen eingespeist werden können, ähnlich wie etwa Biosprit beim Pkw-Diesel. Das heißt wenn die Rahmenbedingungen einmal gesetzt sind, kann die Industrie sofort loslegen.

Was kann man Reedern raten? Sollen sie auf jeden Fall schon auf Gas-/Dual-Fuel-Motoren setzen, um für die Zukunft gerüstet zu sein?

Kettmann: Diese Frage ist aus unserer Sicht noch nicht wirklich zu beantworten, da hier zu viele Faktoren eine Rolle

spielen und noch nicht seriös abgeschätzt werden können. Auch heute hängt die Entscheidung ja zudem von Aspekten ab, die je nach Anwendung und Einsatzgebiet völlig unterschiedlich sein können. Klar ist aber, dass sowohl Gas als auch flüssige Kraftstoffe synthetisch hergestellt werden können, das heißt wenn sich ein Reeder heute für LNG entscheidet, wird er damit aller Voraussicht nach auch in Zukunft fahren können.

Welche Chancen haben die deutschen Hersteller hier im internationalen Vergleich? Gibt es eine ähnliche Stoßrichtung auch in anderen Ländern?

Müller-Baum: In vielen Ländern wird zwar bereits über Ideen zur Defossilisierung gesprochen, aber nur in wenigen Ländern ist die Diskussion zur P2X-Technologie soweit gediehen wie in Deutschland. Zudem sitzen viele der Technologieführer in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Das ist natürlich eine Riesenchance für die hier beheimatete Wirtschaft.

Interview: Felix Selzer

LUKOIL
OIL COMPANY

Need luboil?
Think LUKOIL!

luboilorder@lukoil.com
www.lukoilmarine.com

LUKOIL Marine Lubricants
MARINE IN ALL WE DO!

Gas fueled ships on the rise

From the fleet value perspective, LNG tankers make by far the most valuable segment of LNG-fuelled ships (271 ships worth 45.4bn\$), container vessels are next with 30 units worth 3.1bn\$, followed by 44 tankers valued at 1.1 bn \$.

When it comes to engine types, dual-fuel engines still account for the largest number of installed and ordered units

with 207 systems installed and 94 on order. DF-engines are followed by MEGI high pressure systems with 33 installed and 47 on order.

While gas fueled ships in service account for only 0.5 % of the total fleet, their value is at 4.9 %. In the fleet on order, gas fueled ships account for 4.6 % in number of vessels and 14 % in value. Looking at

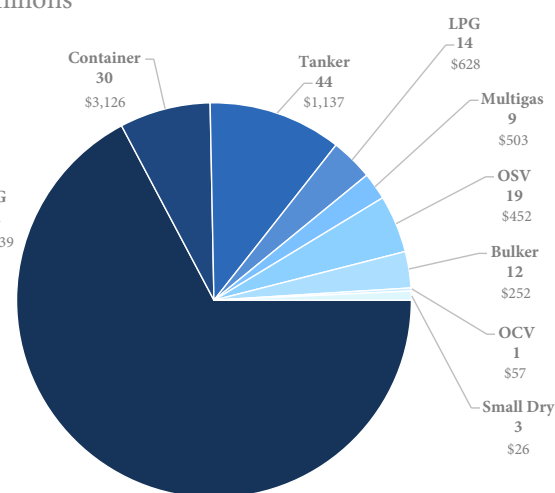
the total fleet (live and on order), LNG vessels take a 6.5 % share of the overall value at only 0.8 % in total number.

A look at vessel delivery schedules reveals that so-called »eco« ships have taken the lead in 2015. While still more non-eco than eco ships were ordered in 2018, this picture appears to have changed significantly from 2019 onwards.

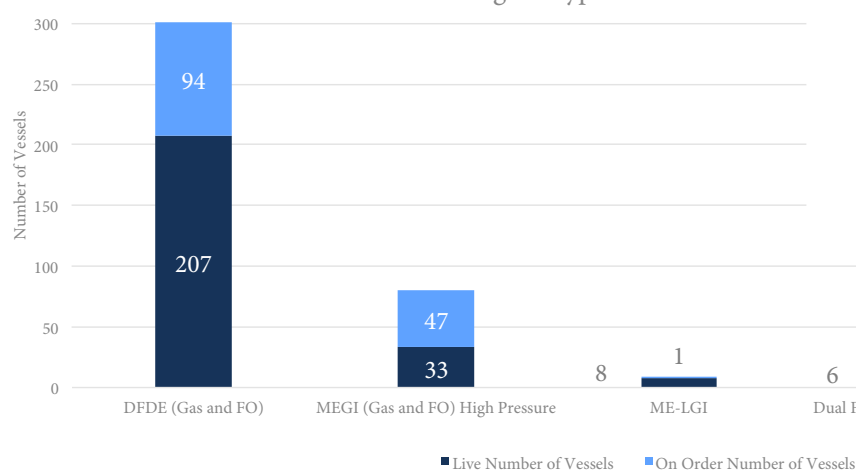
in cooperation with



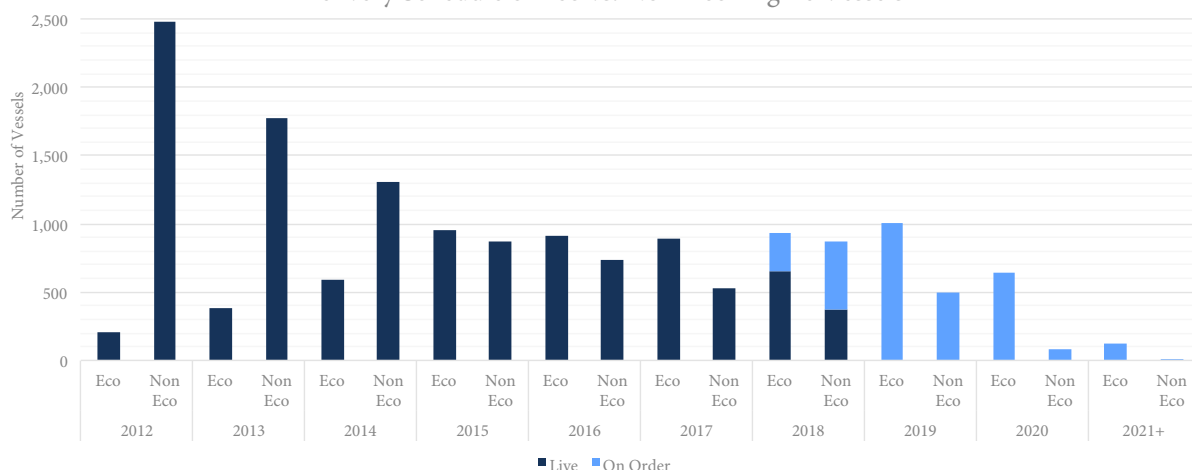
Vessels Using LNG Fueled Engines (live and on order)
by Value USD Millions



LNG Fueled Engine Types



Delivery Schedule of Eco vs. Non-Eco Engine Vessels





Spotlight on
new ships

World's largest LNG bunker vessel

The LNG bunker supply vessel »Kairos« has been delivered from the shipyard in South Korea to its main area of operation in Northwest Europe. At an LNG capacity of 7,500 m³, the ship is expected to be operational before the end of the year.

The vessel was ordered by Babcock Schulte Energy (BSE), a 50:50 joint venture between Babcock and Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM). The first cut of steel for the Gas Supply Vessel (GSV) was completed in November 2017 at the Hyundai Mipo Dockyard in South Korea. The ship is time chartered to Nauticor and will service a number of clients in the Baltic region including the Linde/AGA terminal in Nynäshamn and the Klaipėda LNG fuelling station in Lithuania.

Capable of performing both ship-to-ship bunkering and transshipment operations, she will be used for the LNG fuelling of ships including ferries, containers, cruise vessels and other shore-based gas consumers.

Equipped with Babcock's Fuel Gas Supply Vessel Zero (FGSV0) technology – a scalable cargo handling and fuelling solution complete with compressed natural gas storage and utilisation capabilities – »Kairos« will eliminate the release of boil-off and flash gas to the atmosphere during normal operations providing an environmentally responsible shipping alternative, the owner says. A novel Compressed Natural Gas (CNG) system is used to store vaporising gas from the bunkering vessel and the returned boil-off gas from the LNG-fuelled vessel. It is compressed up to 220 bar(g), stored in two sets of 40' containers and used for propulsion fuel and electric.

Furthermore, the new GSV circumvents the IMO's Ballast Water Management Convention as it only has a little

quantity of fresh water on board which is only used for trim purposes and does not leave the ship.

Nauticor has set up a new joint venture called Blue LNG to charter the vessel. Nauticor holds 90 % of Blue LNG, partner Klaipėdos Nafta holds the remaining 10 %. Mahinde Abeynaike, CEO of Nauticor, emphasizes the crucial role of the LNG bunker ship for LNG supply: »The arrival of »Kairos« in the Baltic Sea will set a milestone for LNG as marine fuel. From now on, the supply of LNG as marine fuel to the Baltic Sea is largely assured. This is a major step towards sustainable and responsible shipping with a major impact on air and water quality.« *fs*

Technical Details

LOA:	117 m
Breadth:	18 m
Draught:	5.3 m
Crew:	max. 20
Speed:	13 kn
Generator:	3 DF gensets
Propulsion:	2 x azimuth thrusters, 2 x pump jets
Dynamic Positioning:	DP2 ready
LNG capacity:	7,500 m ³
LNG tank:	Type C
Pressure:	3.75 barg
Hose diameter:	6 inch (4+8 opt.)
Flow rate:	200-1,250 m ³ /h
Delivery height:	2-25 m
Design:	BMT Titron

LNG-Projekte hinter den Erwartungen

Verflüssigtes Erdgas gewinnt als Antriebsart in der kommerziellen Schifffahrt unterschiedlich stark an Boden. Die Ausbreitung geht langsamer als erwartet, doch teils umso nachhaltiger voran. Von *Sverre Gutschmidt*

Neueste Zahlen der im Segment von LNG-Schiffsantrieben führenden Klassifizierungsgesellschaft DNV GL geben einen Überblick über Verbreitung und Zukunft von LNG als Antrieb in der kommerziellen Schifffahrt.

Die meisten dieser bereits fahrenden Schiffe sind bei DNV GL klassifiziert (115), gefolgt von Bureau Veritas (60), bei 27 ist der Klasse-Partner nicht bekannt, gefolgt von American Bureau of Shipping (ABS, 25), Lloyd's Register (21), RINA (12), China Classification Society (CCS, 5), Russian Register (RR, 5), Korean Register (KR, 1), ClassNK (1) und Tasneef (1).

Die fortlaufend aktualisierten Daten weisen derzeit für 2018 ganze 132 Schiffe aus, die auf LNG-Basis fahren, 40 sind in Auftrag gegeben und 87 sind »LNG Ready«, das heißt sie können nach einem festgelegten Prozess kurzfristig umgerüstet werden. Der Aufwand für die Umrüstungen hängt vom Schiffstyp und den bereits erledigten Vorarbeiten ab.

Stellt man die mit LNG-Antrieb gebauten oder im Bau befindlichen Schiffe dem entsprechenden Gesamtmarkt gegenüber, so ist der LNG-Antrieb der zahlenmäßig stärkste unter den alternativen Antriebskonzepten für Schiffe.

2.138 konventionellen Einheiten stehen 273 mit LNG-Antrieb und 268 mit einem

Antriebskonzept mit Batterietechnik gegenüber.

Der Markt der »sauberen« Antriebe bleibt somit bislang hinter den Erwartungen zurück. Die Zahl der als »LNG Ready« klassifizierten und damit auf eine Umrüstung vorbereiteten Schiffe umfasst noch einmal 135 Einheiten. Schiffsmotoren auf Basis von Methanol fallen mit zwölf Schiffen kaum ins Gewicht, ebenso solche, die mit LPG arbeiten.

50 & 123

LNG- und Batterieantriebe auf RoPax-Fähren

Eine deutlich größere Rolle spielt LNG im Betrieb und Orderbuch bei Fähren, Kreuzfahrtschiffen und Offshore-Einheiten. Das zeigt die aktuelle Verbreitung des Flüssiggasantriebs nach Schiffsklassen (November 2018). Bei RoPax-Fähren haben Batterieantriebe an Bord von 123 Schiffen sogar konventionelle Lösungen übertrumpft.

LNG steht hier an zweiter Stelle, genutzt von 50 Schiffen plus vier weiteren, die als »LNG Ready« eingestuft sind. Dagegen sind nur 22 mit einer konventionellen Antriebslösung in Fahrt oder geplant.

Stärker vertreten als im Gesamtdurchschnitt der Schifffahrt ist LNG

auch in der Kreuzfahrt. Zu 197 klassisch angetriebenen Schiffen werden 32 mit LNG-Konzept hinzugekommen, als erstes wird die »AIDAnova« noch in diesem Monat in Dienst gestellt. Hier zeichnet sich eine Vorreiterrolle von LNG ab – Batteriebetrieb betrifft lediglich 13 Kreuzfahrer. Manche Reeder haben ausschließlich LNG-Kreuzfahrtschiffe im Neubauprogramm – insgesamt 32 solcher Schiffe füllen aktuell die Orderbücher.

Auch im kleinen Segment der Autofrachter hat LNG einen Platz: 17 klassisch angetriebene Schiffe stehen vier mit LNG gegenüber. Bei Offshore-Versorgern listet DNV GL 25 Einheiten mit LNG auf, im Vergleich zu 37 mit Batterie. Auch bei den Schleppern treten klassische Antriebe in den Hintergrund – hier sind 16 LNG-Einheiten und zwölf mit Batteriekonzept erfasst. Strenge Umweltauflagen der Häfen zeigen in diesem Segment Wirkung.

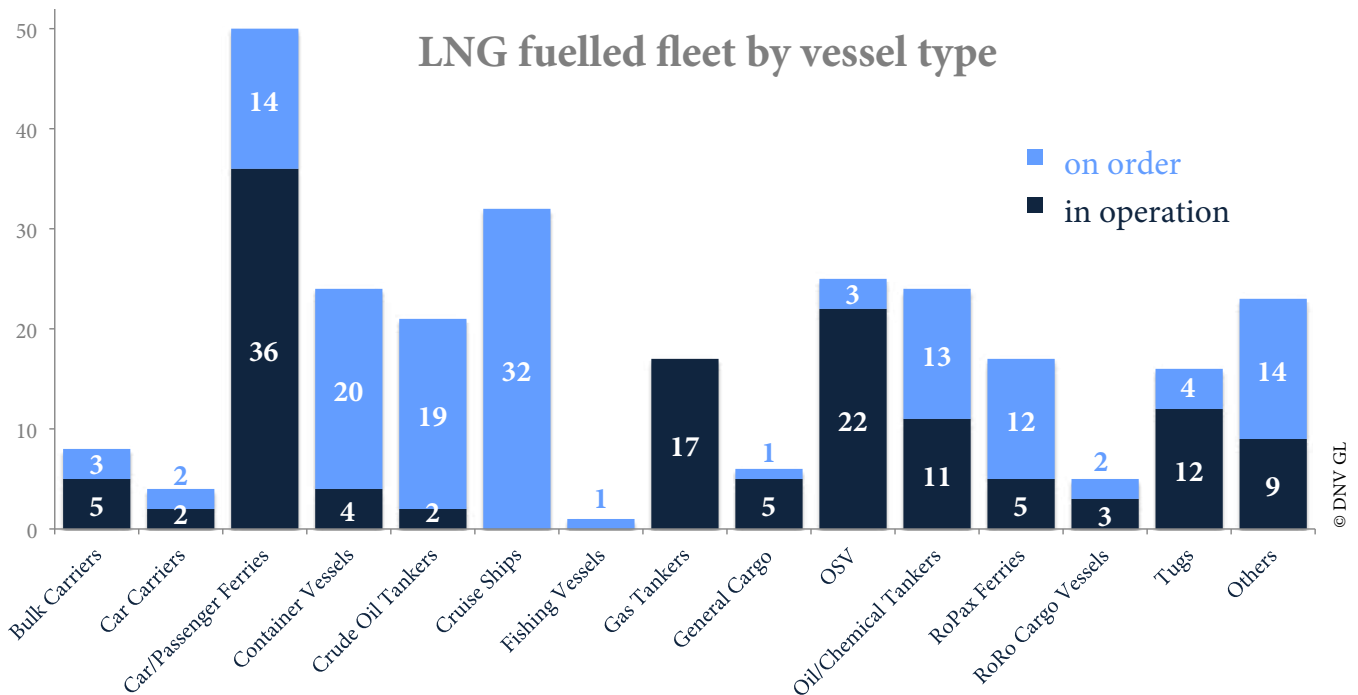
Bei den RoPax-Schiffen stehen noch Scrubber auf Platz 1 mit 48 Schiffen, doch LNG ist in 17 Fällen nachgewiesen, 13 weitere sind »LNG Ready«. Bei Gastankern bietet sich LNG naturgemäß an: 58 Schiffe mit Abgaswäschern kommen auf 17 LNG-Einheiten. Bei Containerschiffen holt LNG auf – die Statistik weist 288 Einheiten mit Scrub-



Abstract: Restraint in LNG projects

Liquefied natural gas is gaining ground to varying degrees as a propulsion system in commercial shipping. The spread is slower than expected, but in some cases all the more sustainable. Data of the classification society DNV GL currently show 132 ships operating on LNG, 40 have been commissioned and 87 are »LNG ready«. If LNG propulsion is compared with the overall market for ships built or under construction, LNG propulsion is the strongest of the alternative propulsion concepts. A total market of 2,138 conventional units is contrasted by 273 with LNG propulsion and 268 with a battery propulsion. The market for »clean« propulsion systems is thus lagging behind expectations.

Further information: redaktion@hansa-online.de



bern und 24 mit LNG-Antriebslösung aus, dazu kommen 46 »LNG Ready«-Einheiten. Bestellt sind weitere 20 neue LNG-Boxcarrier.

Ganz anders sieht es im Segment der Schwergutfrachter aus. Hier treibt LNG weltweit lediglich acht Schiffe an und 40 sind »LNG Ready«. Dem stehen 811 konventionelle Einheiten gegenüber.

Gegen 333 mit Abgaswäschern in Fahrt kommende Öl- und Chemietanker sind 24 mit LNG und 26 mit »LNG Ready« an Bord ebenfalls ein kleiner Marktanteil. Bei Rohöltankern ma-

chen klassisch betriebene 204 Schiffe weiter das Gros aus, nur 21 haben setzen schon auf LNG, acht erwägen den Einsatz der Technologie.

350 Schiffe bis 2020

Hoffnungsvoll stimmt, dass in manchen Schiffsklassen das Orderbuch der LNG-Einheiten den Ist-Zustand übersteigt. Für 2020 erwartet DNV GL, dass alle operie-

renden, im Bau befindlichen und vertraglich vereinbarten Schiffe mit LNG-Antrieb zusammen die 350-Schiffe-Marke durchbrechen. Bei den Fahrtgebieten hat Norwegen als Einzelland die Nase vorn mit sieben Schiffen, in (Rest-)Europa verkehren 29, neun sind es in Amerika, fünf in Asien, drei global und eins im Nahen Osten. Hinsichtlich des Gasantriebskonzepts verfügen 67 % der in Betrieb befindlichen Schiffe über einen Dual-Fuel-Antrieb, 15 % über einen reinen Gasantrieb, bei 12 % sind keine näheren Details bekannt, bei 5 % kommt Gas+Diesel zum Einsatz. ■

P E T E R M E Y E R
PROJECT MANAGEMENT • ADVISER GMBH
www.pm-pma.de

ANLAGEN

KABELMANAGEMENT

BELEUCHTUNG

Kompetent. Effektiv. Qualitäts- und lösungsorientiert.



LNG-Terminal rückt näher – doch wohin?

Das Interesse an einem deutschen LNG-Importterminal wächst, ebenso die Zahl der infrage kommenden Standorte. Bringt Rostock als »New Kid on the Block« mit seinem Tempo die anderen nun ins Schwitzen? Von *Felix Selzer*

Als einziges europäisches Küstenland hat Deutschland bisher keine LNG-Importinfrastruktur. Nach Einschätzung von Experten könnte das bei einer prognostizierten Preisangleichung von LNG und Pipelinegas zu einem Standortnachteil werden. Andere europäische Länder könnten die Gelegenheit nutzen, ihre LNG-Importterminals auszulasten, während Deutschland ohne Alternativen dasteht.

Vor allem Brunsbüttel und Wilhelmshaven ringen um die Gunst von Projektpartnern, möglichen Kunden und Politik. Mit der Zusage der Bundesregierung Mitte Oktober, Fördermöglichkeiten für den Aufbau einer LNG-Infrastruktur zu prüfen, hat sich der Fokus von der Landes- und Standortpolitik auf den Bund verlagert. Im Verlauf des Jahres traten schließlich auch noch Stade und Rostock als Mitbewerber auf den Plan.

In Wilhelmshaven plant man mit dem Energieversorger Uniper ein LNG-Terminal, Gespräche werden dem Vernehmen nach mit Gaslieferanten aus den USA und Katar geführt. In Brunsbüttel steht German LNG Terminal der Gesellschaf-

ter Vopak, Gasunie und Marquard und Bahls in Verhandlungen mit Qatar Petroleum, RWE konnte bereits als potenzieller Abnehmer gewonnen werden. In Stade sitzt der US-Chemiekonzern Dow Chemical mit einer Niederlassung und Interesse an einer Beteiligung an den Terminal-Plänen zusammen mit LNG Stade und dem australischen Investor Macquarie. Aus Stade und Brunsbüttel wurden bereits Förderanträge beim Bund eingereicht. Dass die Bundesregierung sich der LNG-Idee geöffnet hat, dürfte nicht zuletzt auf die Interessen und den Druck der USA zurückzuführen sein, LNG nach Deutschland zu exportieren. Im Handelsstreit mit den USA hatte die EU zugesagt, die Gas-Importe zu erhöhen. Deutschland steht in der EU und den USA außerdem politisch unter Druck, die zunehmende Abhängigkeit von russischen Gasimporten zu reduzieren. Zuletzt erschien auch Rostock mit Plänen für ein LNG-Terminal auf der Bildfläche – mit russischer Beteiligung an Betrieb und Belieferung. Es sieht nun so aus, als werde es in Deutschland so oder so mehr als ein LNG-Importterminal geben.

Das Bundeswirtschaftsministerium teilt auf Anfrage mit, die Regierung begrüße privatwirtschaftliche Investitionen in die deutsche Gastransportinfrastruktur. »Die Bundesregierung präferiert dabei keinen Standort. Sowohl die Frage der Standortauswahl als auch die finale Investitionsentscheidung muss von den privatwirtschaftlichen Investoren beantwortet beziehungsweise getroffen werden. Dabei ist es natürlich auch denkbar, dass mehr als ein Terminal errichtet wird«, so eine Sprecherin. Eine Förderung des Baus sei über die Gemeinschaftsaufgabe »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« (GRW) sowie im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung denkbar.

Einer, zwei, drei Standorte?

John H. Niemann, Präsident der Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung (WHV), fürchtet die Konkurrenz durch einen zweiten Standort nicht, wo immer der auch liegen könnte: »Zwei LNG-Importterminals stellen keineswegs ein Problem dar. Der Gasbedarf der Bundesrepublik und auch der benachbarten Staaten wie beispielsweise Österreich ist hoch und wird in den nächsten Jahrzehnten sehr bedeutend bleiben. Durch die stark rückläufige heimische und niederländische Gasproduktion entsteht eine Versorgungslücke, die zum einen natürlich auch mit Pipelinegas »gefüllt« werden könnte, aber eben auch genauso gut – wenn wirtschaftlich – mit LNG.«

Es geht dabei noch gar nicht um einen zusätzlichen Gasbedarf, sondern um eine Substitution des Großteils aus Russland kommenden Pipelinegases. »Selbst Unternehmen, die sich im Nord-Stream-

Abstract: Who will win the race for the first German LNG terminal?

More and more ports are interested in setting up Germany's first LNG import terminal. While Brunsbüttel and Wilhelmshaven were the first two big competitors, Stade recently came up with a quite concrete plan together with the Stade-branch of US chemical giant Dow and Australian investor Macquarie. Rostock, the latest port to join the race, has already entered a lease agreement with a consortium of Russia's Novatek and Belgian grid operator Fluxys. Brunsbüttel has a potential investor German LNG Terminal (Vopak, Gasunie und Marquard und Bahls) and customer (RWE), and has – just like Stade – applied for subsidies from the federal government. Wilhelmshaven has energy company Uniper on board and is backed by banks as Germany's only deep-sea port.

Further information: redaktion@hansa-online.de

2-Projekt engagieren, arbeiten zurzeit an Projekten für ein LNG-Importterminal. Dies ist für uns ein klares Indiz dafür, wie groß und interessant der Markt ist. Diversifizierung der Versorgung von Deutschland und den angrenzenden europäischen Ländern mit den sich daraus entwickelnden Optionalitäten treibt die Gaswirtschaft an, an solchen Projekten zu arbeiten«, so Niemann.

Ob ein oder zwei Terminals zielführend seien, hänge auch stark davon ab, welcher Markt bedient werden soll: Gaswirtschaft, Industrierversorgung oder Transportsektor. »Unsere Empfehlung ist, ein oder zwei LNG-Small-Scale-Terminals an der Nord- und Ostsee zu realisieren, um die Schifffahrt, und den Lkw-Schwerlastverkehr zu bedienen. Diese Terminals werden dann aus dem deutschen Large-Scale-Import LNG-Terminal versorgt, welches an der Nordseeküste in Wilhelmshaven realisiert wird«, so Niemanns Vision.

Im August war bekannt geworden, dass in Rostock ein LNG-Terminal geplant wird. Der Hafenbetreiber Rostock Port hat bereits mit dem potenziellen Investor Rostock LNG GmbH im Oktober dieses Jahres einen Pachtvertrag für den Bau eines mittelgroßen LNG-Terminals mit einer Kapazität für jährlich 300.000 t abgeschlossen. Gesellschafter von Rostock LNG sind das russische Unternehmen Novatek und der belgische Netzbereiber Fluxys. Das verflüssigte Erdgas soll aus der russischen Anlage, die Novatek derzeit im Hafen von Vysotsk in der Nähe von Sankt-Petersburg errichtet, per Tanker nach Rostock transportiert werden. Das LNG-Terminal soll auch das Betanken von Bunkerschiffen ermöglichen.

»Das verändert die Situation überhaupt nicht, da sich der Fokus in Rostock richtigerweise und auch notwendigerweise auf den Schiffstransport und den Verkehr im näheren Ostseeraum richtet«, erklärt Niemann. Auch die Sprecherin von German LNG-Terminal erklärt nur knapp: »Wir schreiten weiter voran wie beschrieben.«

Auch Jens Scharner, Geschäftsführer von Rostock Port, sieht das Projekt keineswegs als Konkurrenz für die Pläne an der Nordsee, schließlich plane Rostock LNG, Schiffe in der westlichen Ostsee und LNG-Kunden in Mittel- und Osteuropa zu versorgen. Rostock LNG konzentriert sich demnach auf den Umschlag von LNG für Schifffahrt und Lkw-LNG-Tankstellen sowie Wärme- und Industriegaskunden, die nicht an Gasversorgungsnetze angeschlossen sind. Eine Einspeisung in das Gastransportnetz ist nicht geplant.

»Standorte ob an der Nordsee oder der Ostsee verbessern die Verfügbarkeit von Flüssiggas, fördern die Anwendung in der Schifffahrt und Lkw-Mobilität und führen zur weiteren Diversifizierung der Energieversorgung im Hafen und Umgebung«, so Scharner. Vorausgesetzt die Wettbewerbsgleichheit zwischen den Standorten bleibe gewahrt, sehe man weitere Terminals positiv für die LNG-Versorgung insgesamt. »Mit dem LNG-Terminal in Rostock möchten wir das bestehende LNG-Cluster aus Werften, Motorenherstellern, Reedereien, Hafen, Universität und Forschungseinrichtungen in Rostock stärken. Wir sehen im Aufbau der LNG-Infrastruktur und im Angebot für die Schifffahrt

Niedersachsen
Ports

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

info@nports.de
www.nports.de



und den Schwerlastverkehr einen weiteren Baustein zur Implementierung eines nachhaltigen Kraftstoffs mit dem Ziel der Reduzierung von Emissionen im Verkehrsbereich«, so der Hafenchef.

Small, Medium, Large Scale?

Die Pläne an den anderen Standorten zielen dagegen sehr wohl auf eine Versorgung des Gasmarktes und dementsprechend einen Anschluss an das Gasnetz ab. In Brunsbüttel konnte man mittlerweile RWE als potenziellen Kunden gewinnen, der Energieversorger hat sich bereits Kapazitäten gesichert. Seit Juni 2017 bezieht RWE über Rotterdam Gas von Quatargas. Mit weiteren Kunden befindet man sich in Verhandlungen, erklärt Katja Freitag, Sprecherin von German LNG Terminal. Eine Pipeline von 50 km Länge müsste für den Anschluss noch gelegt werden. Das verursacht Zusatzkosten, allerdings ist Brunsbüttel in den Netzentwicklungsplan Gas der Bundesnetzagentur aufgenommen. Freitag

sieht weitere Vorteile: »Für Brunsbüttel als Standort eines LNG-Terminals spricht zum einen die geographische Lage: Die Nähe des Hamburger Hafens und der Eingang zum Nord-Ostsee-Kanal. Zum anderen die Nachbarschaft des ChemCoast Parks mit seinen potentiellen Kunden und Unternehmen, mit denen Synergien genutzt werden können.« Zudem seien die nautischen Bedingungen ein starkes Argument.

»Die Frage ›Ob‹ ist nunmehr beantwortet, jetzt arbeitet man am ›Wie‹«

John H. Niemann, Präsident WHV

Die nautische Erreichbarkeit ist auch eines der stärksten Argumente der Wilhelmshavener. Der Tiefwasserhafen Jade Weser Port wäre für Gastanker jeder Größe erreichbar. Die Anbindung an das deutsche und europäische Hochdruck-Fernleitungsgasnetz und an den europäischen Gasknotenpunkt zur Ver-

sorgung Deutschlands, des Baltikums, Österreichs, der Schweiz zusätzlich zu den Versorgungsmöglichkeiten der Beneluxstaaten leicht realisierbar. Es gebe an der Küste von Wilhelmshaven gleich drei Standorte, an denen ein Terminal realisiert werden könne, entweder als Projekt auf der »grünen Wiese« oder auf industriell genutztem Gelände mit bereits vorhandener Hafeninfrastruktur.

In Stade sieht man die Nähe zu Hamburg und den Anschluss an das dortige Gasnetz als großen Vorteil. Die Projektgesellschaft LNG Stade hat mit dem Dow-Standort und dem Aluminiumwerk von AOS auch gleich zwei potenzielle, energiehungrige Großabnehmer. Dow ist auch an einem Investment in das Terminal interessiert, zudem soll den Plänen zufolge die Abwärme des Chemiewerks für die Regasifizierung des verflüssigten Gases genutzt werden.

Für Niemann stellt sich die Frage, welches kurzfristig die richtige Technologie für den LNG-Einsteiger Deutschland ist. Weltweit sei zu beobachten, dass ein



Sein Einsatz ist unbezahlbar. Deshalb braucht er Ihre Spende.

www.seenotretter.de

»Floating Terminal« gegenüber einem »landbasierten Terminal« die beste Wahl zu sein scheine. Die Vorteile einer Floating Storage Regasification Unit (FSRU) seien bekannt, die Technologie erprobt.

Wann ist es so weit?

Die Versorgung der Schifffahrt wird als Aspekt immer wieder genannt, in Rostock ist das ohnehin Ziel. Wie wichtig die Branche später als Abnehmer wird, bleibt abzuwarten. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch, das Brunsbüttel schon seit einiger Zeit wichtige Erfahrungen im Umgang mit LNG bei der Bebunkerung von Schiffen per Lkw sammelt. Mitte November griff das Land Schleswig-Holstein dem Hafen hier kräftig unter die Arme, indem das Genehmigungsverfahren vereinfacht wurde, um die Hürden gegenüber der Versorgung von Schiffen mit Mineralöl abzubauen.

Doch wie greifbar ist der Baustart an den verschiedenen Standorten zum jetzigen Zeitpunkt? Nach Angaben von

German LNG Terminal machen die notwendigen technischen Vorarbeiten für den Genehmigungsprozess in Brunsbüttel »gute Fortschritte«. »Für Ende 2019, bei Vorliegen einer Genehmigung und ausreichendem Marktinteresse, ist die endgültige Investitionsentscheidung vorgesehen. Der Bau könnte dann 2020 beginnen, sodass das Terminal voraussichtlich 2022 in Betrieb gehen kann«, erklärt Katja Freitag.

Niemann sagt: »Sobald Investoren und Realisierer beziehungsweise spätere Betreiber das Stadium zur Wahl und zum Umfang abgeschlossen haben, sobald die Auslastung gesichert ist und die finale Investitionsentscheidung gefällt ist, wird umgesetzt. Die Frage »Ob?« sei nunmehr beantwortet, jetzt arbeite man am »Wie!«. Kürzlich besuchte der Botschafter von LNG-Exporteur Nr. 1, Katar, Wilhelmshaven und bekräftigte seine Vorliebe für den Jade-Standort.

Der erste deutsche Seehafen mit LNG-Infrastruktur könnte tatsächlich Rostock werden, auch wenn die anderen Standor-

te schon länger im Rennen sind. An der Ostsee ist es bereits vergleichsweise konkret geworden: Der Pachtvertrag mit dem potenziellen Investor Rostock LNG wurde im Oktober unterzeichnet, die ersten Anläufe könnten ab 2022 erfolgen, hieß es anlässlich der Unterzeichnung.

Der Investitionsbedarf hängt laut Niemann von der technischen Ausführung ab. So habe ein »floating« Terminal vergleichsweise niedrige Investitionskosten, eine »landgebundene« Anlage benötige deutlich mehr Mittel. Bei den Betriebskosten sei es allerdings umgekehrt. »Die Kosten setzen sich aus den Investitionen für die Hafenanlage, die Lagerung sowie für den Anschluss an die Gastransportsysteme zusammen. Je nach Ausführung schätzen wir den Bedarf somit zwischen 250 Mio. € beziehungsweise 1 Mrd. €«, so der WHV-Präsident.

Für die Planungen in Brunsbüttel geht man bei der German LNG Terminal von Kosten zwischen 400 und 500 Mio. € aus, in Stade werden ähnliche Kosten für eine erste Ausbaustufe veranschlagt. ■

Reduce your environmental footprint

MEET
ENVIRONMENTAL
STANDARDS

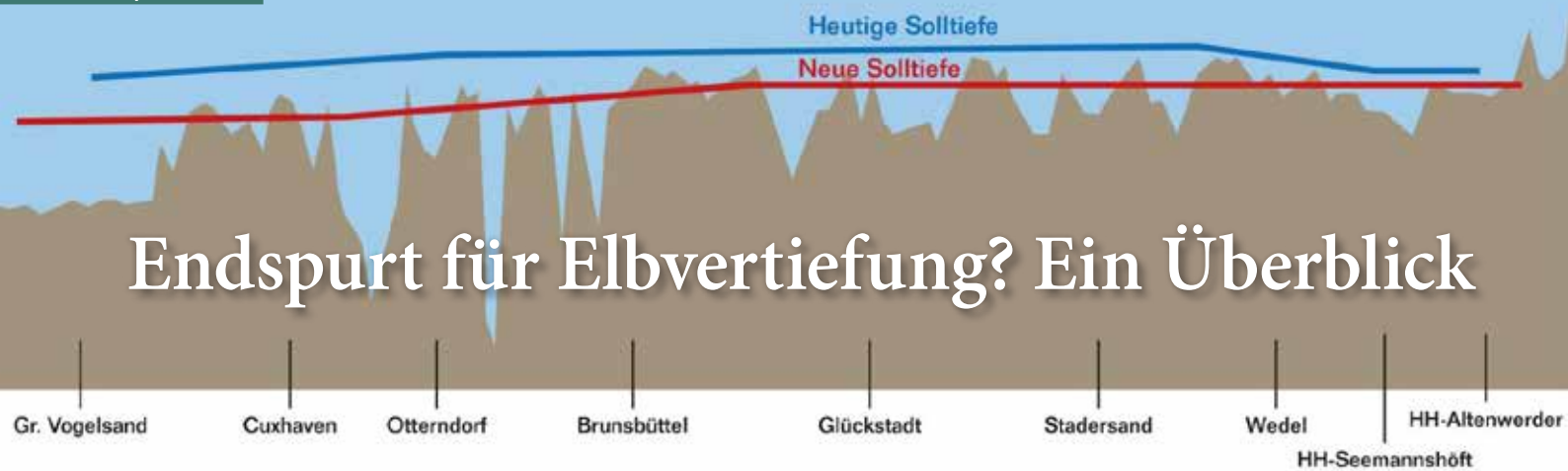
LOWER
OPERATIONAL
RISK

COMPLY WITH
LEGISLATION

WÄRTSILÄ SEALS & BEARINGS - ENABLING SUSTAINABLE SOCIETIES

Wärtsilä's products and services support you by maximising efficiency and minimising operational risks at the lowest lifecycle cost. Our environmentally friendly seal and bearing solutions are designed to ensure smooth and continuous operation of all vessel types, even in the most challenging environments.





Endspurt für Elbvertiefung? Ein Überblick

17 Jahre nach der ersten Antragstellung kann der Ausbau der Fahrrinne von Außen- und Unterelbe beginnen, sehr zur Erleichterung der Verantwortlichen. *Claudia Behrend* stellt den Ablauf und die Bauabschnitte vor

Es gibt keine Eilanträge mehr, die praktischen Arbeiten zur Elbvertiefung können beginnen – so fasste Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) seine große Erleichterung zusammen, dass es nun endlich losgehen kann mit der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Angesichts der Entwicklung hatte er eigens mit dem scheidenden Wirtschaftssenator Frank Horch und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zu einer Präsentation der nächsten Schritte geladen. Auch der parteilose Horch zeigte sich bei einem seiner letzten Auftritte als Wirtschaftssenator sichtlich erfreut: »Wir gehen es jetzt an.« Endlich könne man nun auf die Hafenkunden zugehen und sagen: »Ja, wir bauen die Fahrrinnenanpassung.« Die Elbe und deren Ausbau sei eines der wichtigsten Themen für ihn gewesen, sagte er anlässlich der Erlangung des erforderlichen Baurechts.

Planungschef Jörg Osterwald von der Geschäftsstelle »Weitere Fahrrinnenan-

passung« bei der WSV und Jörg Oellerich, Entwicklungsleiter bei der Hamburg Port Authority (HPA), betonten, dass sie die Fahrrinnenanpassung als gemeinsames Vorhaben begreifen. Das Projekt besteht dabei aus vier Teilen: Neben dem Ausbaggern der Elbe sind das der Bau einer Uferbefestigung auf der Ostseite des Köhlbrands, die Verlegung der Richtfeuerlinie Blankenese aufgrund der Verbreiterung der Begegnungsbox sowie die Erneuerung eines Dükers zwischen dem Falkensteiner Ufer und der Elbinsel Neßsand. Außerdem gibt es insgesamt 16 Ausgleichsmaßnahmen, mit denen elbetypische Lebensräume geschaffen werden, in denen sich insbesondere auch der streng geschützte Schierlings-Wasserfenchel ansiedeln soll. Diese Naturschutzprojekte für den ökologischen Ausgleich werden parallel in drei Bundesländern umgesetzt.

Mit den Maßnahmen für die technischen Bauwerke und Naturschutzprojekte wurde bereits begonnen. Der Baustart

für die Strombauwerke, um die Tideenergie zu dämpfen und damit größere Veränderungen der Strömung und der Wasserstände zu verhindern, ist für Anfang 2019 vorgesehen. Ein besonders wichtiger Bestandteil, vor allem für die Hafenwirtschaft, ist dabei die Begegnungsbox zwischen Blankenese und Wedel. Für sie ist der Baustart für das dritte Quartal 2019 vorgesehen. Bis Ende kommenden Jahres soll die Fahrrinne dort von bisher 250 bis 300 m auf 385 m verbreitert werden. »Es können dann doppelt so viele Begegnungen durchgeführt werden«, erläutert Horch. Ein Plus für die Großschiffe, die dann die Elbe in beiden Richtungen ohne Restriktionen passieren können. Die Baggerarbeiten an der Fahrrinne, die um 20 m von 250 auf 270 m beziehungsweise von 300 auf 320 m verbreitert und tideunabhängig auf 13,50 m vertieft wird, sollen im zweiten Quartal kommenden Jahres beginnen und bis Ende des zweiten Quartals 2021 abgeschlossen sein.

Bau der Begegnungsbox bei Wedel



Elbvertiefung = Überholspur?

Dann können die Seeschiffe unabhängig von der Tide mit 13,50 und unter Nutzung der Flutwelle mit 14,50 m Tiefgang aus Hamburg auslaufen. Somit können Containerschiffe pro Schiffsanlauf rund 1.800 TEU mehr transportieren. Horch sieht durch die Fahrrinnenanpassung entsprechend ein zusätzliches Ladungspotenzial von über 3 Mio. TEU pro Jahr für den Hamburger Hafen. Damit könnte der Elbhafen basierend auf den im vergangenen Jahr umgeschlagenen 8,8 Mio. TEU Antwerpen (2017: 10,5 Mio. TEU) wieder einholen. Wenn man noch die rund 500.000 TEU addiert, die durch die Verlagerung der vier Transatlantik-Linien von THE Alliance von Bremerhaven nach Hamburg hinzukommen, würde sich bei 12,3 Mio. TEU sogar der Abstand zu Europas größtem Containerhafen Rotterdam (2017: 13,7 Mio. TEU) deutlich verringern. Wann und inwieweit diese Zahlen erreicht werden, wird sich zeigen. Eins scheint jedoch sicher: »Die Effizienz des Flusses wird steigen, da die Schiffe mehr Ladung transportieren und größere Tidenfenster nutzen können«, betonte Hamburgs Hafenkapitän Jörg Pollman.

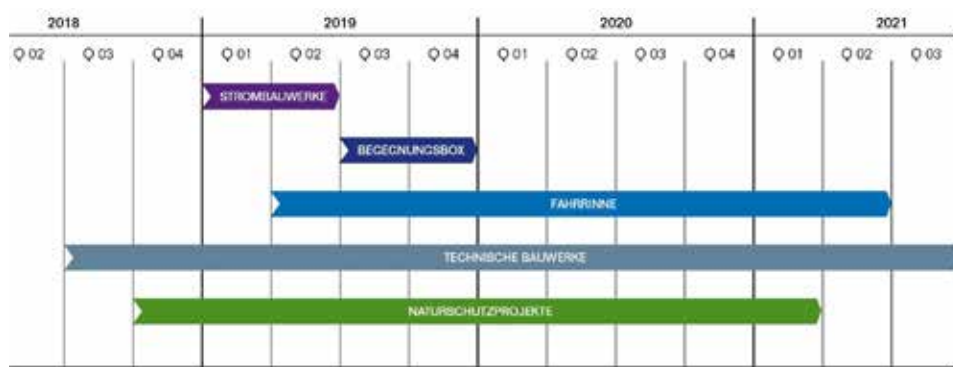
Horch war in seiner Amtszeit (2011 bis 2018) federführend für eins der wichtigsten Verkehrsprojekte der Hansestadt verantwortlich. Zugleich betonte er, dass es gelingen müsse, die Planungsprozesse schneller zu gestalten, wenn man die wirtschaftliche Stärke erhalten wolle. Insgesamt betrachtet, glaubt er aber: »Nach all den Auseinandersetzungen haben wir eine gute Balance gefunden zwischen wirtschaftlichen Interessen, aber auch ökologischen.«

Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und

Abstract: Final countdown for deepening of the river Elbe

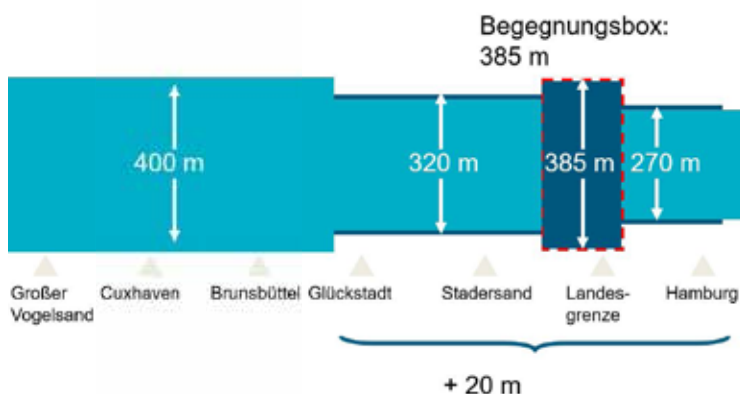
17 years after the first application has been made, the extension of the fairway in the outer and lower Elbe is about to begin, much to the relief of those responsible. HANSA presents the process and the construction stages. The project consists of four subprojects: in addition to the dredging of the Elbe, these include the construction of a bank reinforcement on the east side of the Köhlbrand, the relocation of the lighthouse Blankenese, the widening of the encounter box and the renewal of a culvert between the Falkenstein bank and the island of Neßsand.

Further information: redaktion@hansa-online.de



Schifffahrt des Bundes (GDWS), hervor, dass die Fahrrinnenanpassung eines der größten und komplexesten Infrastrukturvorhaben nicht nur der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, sondern des Bundes gewesen sei. Dabei sei es um vollkommen neue Fragestellungen gegangen, um die Wege für einen gerichtsfesten Beschluss zu erarbeiten. Die Umsetzung solle so schnell wie möglich erfolgen. Erste Ausschreibungen gingen jetzt auf den Markt. »Ich gehe davon aus, dass es gelingt, in diesem Jahr den Zuschlag für die Maßnahme zu erteilen«, so Witte. Zur Sicherstellung, dass Ufer und Schifffahrt miteinander im Einklang stehen, werde in Kürze eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Kraft treten.

Das Aktionsbündnis »Lebendige Tide« der Naturschutz- und Umweltverbände BUND, Nabu und WWF hat zwar Klage gegen den aktuellen Planergänzungsbeschluss zur Elbvertiefung eingereicht, da die Verbände die Planung weiterhin für rechtswidrig halten und insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtungen nicht erfüllt sehen. Einen Eilantrag auf Baustopp stellten sie jedoch nicht, weil diesem Verfahrenszweig wenig Aussicht auf Erfolg zugemessen wird. Da somit das Baurecht der Vorhabenträger mit dem dritten Planergänzungsbeschluss bestehen bleibt, kann trotz des noch ausstehenden Urteils des Bundesverwaltungsgerichts der Bau beginnen. ■





Der Ruf nach mehr Tempo

Am Nord-Ostsee-Kanal wird bald gefeiert. Am 21. Juni 2020 jährt sich der Tag der Eröffnung zum 125. Mal. Die Wasserstraße präsentiert sich jedoch in einem Zustand, der Reedern, Befrachtern und auch Hafenmanagern Sorgen bereitet. Von *Frank Behling*

Lange Wartezeiten und stockende Planungen behindern die Schifffahrt. »Der Nord-Ostsee-Kanal ist eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Die deutsche Wirtschaft braucht einen voll funktionsfähigen und gut ausgebauten Nord-Ostsee-Kanal«, sagt Norbert Brackmann (CDU), Maritimer Koordinator der Bundesregierung.

Insgesamt stehen deshalb fünf große Projekte auf der Agenda der Schifffahrtsverwaltung. Der Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, die Begradigung der Oststrecke zwischen Kiel und Königsförde, der Neubau der Levensauer Hochbrücke, der Ersatzbau der beiden kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau und die Vertiefung des Kanals um einen

Meter. »Dafür sollen 1,7 Mrd. € investiert werden«, sagt Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GWDS).

Bereits begonnen wurde 2014 der Bau einer dritten großen Kammer in Brunsbüttel. Mit 360 m Länge und 45 m Breite ist für die zukünftigen Generationen geeignet. Für größere Schiffe ist kein Bedarf, da die zehn Kanalbrücken mit 40 m Mastenhöhe ein »natürliches« Limit setzen.

Zusätzlich zu diesem Bauprojekt erfolgt auf dem Ostende des Kanals bei Kiel eine Verbreiterung von drei Kurven sowie der Ersatzbau der Levensauer Hochbrücke in Vorbereitung. Hierfür stehen rund 300 Mio. € bereit. Diese bei-

den Bauprojekte sind planfestgestellt und sollen 2019 zur Ausschreibung kommen. Die neue Levensauer Brücke soll 2024 für den Straßen- und Schienenverkehr freigegeben werden. Der Ausbau der Kurven soll bis 2027 beendet sein.

Als viertes Großprojekt befindet sich in Kiel der Ersatzneubau der kleinen Schleusen in Planung. Die 1895 eingeweihten Schleusen wurden 2014 für so baufällig erklärt, dass sie abgerissen werden müssen. Die Ausschreibung dieser Baumaßnahme erfolgt dem Planfeststellungsverfahren frühestens 2021. Auch hier wurde eine Finanzierung der Baumaßnahme in den Bundeshaushalt eingebracht.

Diese Finanzierungszusage fehlt nur noch bei der fünften Baumaßnahme am NOK. Das ist die Vertiefung des 98 km langen Kanals. Durch Ausbaggerung soll erreicht werden, dass der zulässige Maximaltieftiefgang der Schiffe von heute 9,5 auf dann 10,5 m erreicht werden kann.

Kräftig gebaut wird derzeit aber nur in Brunsbüttel. Am Westausgang des Kanals ist der Sanierungsstau besonders groß. 2013 war es dort erstmals seit Kriegsende zum Ausfall beider großen Kammern gekommen. Fast zwei Wochen lang war der Kanal für Schiff mit einer Länge von über 120 m gesperrt. »Das soll

Abstract: The call for more speed and action

2020 marks the 125th anniversary of the opening of the Kiel Canal. However, the waterway presents itself in a condition that worries shipowners, charterers and port managers. Long waiting times and faltering planning hamper shipping. A total of five major projects are therefore on the agenda of the shipping administration. The construction of a fifth lock chamber in Brunsbüttel, the straightening of the eastern section between Kiel and Königsförde, the construction of the new Levensauer Hochbrücke bridge, the replacement of the two small locks in Kiel-Holtenau and the deepening of the canal by one metre.

Further information: redaktion@hansa-online.de

nicht wieder vorkommen. Wir können zusagen, dass auch während der Bauzeiten immer mindestens eine große Schleusenkammer pro Seite für die Schifffahrt zur Verfügung steht«, sagt Witte.

Mit Blick auf den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel bestätigte Witte die Verzögerungen. »Es dauert länger und es wird teurer als 2014 bei der Vergabe veranschlagt.« Die Gründe, weshalb der Bau in Brunsbüttel dennoch hinterm Plan liege, sei auch das Recht der Anwohner auf Ruhe und der Schutz umliegender Bauwerke. Ein anderes Problem sei die Art der Vergabe, räumt Witte ein.

»Wenn ein Auftrag vergeben wurde, beginnt erst einmal der Streit über die Interpretation des Bauvertrags. Ist der Auftrag überhaupt für das Bauunternehmen auskömmlich? Das ist leider ein äußerst unerfreulicher Zustand für beide Seiten«, so der WSD-Vertreter. 2014 war als Verkehrsfreigabe 2021 geplant. »Wir haben einen Verzug von etwa zwei Jahren. Und da wird auch noch einiges dazu kommen.« Nach vier Jahren Bauzeit hat sich deshalb der vereinbarte Baupreis von 480 Mio. € fast um ein Drittel erhöht.

Priorität solle zukünftig die zügige Abarbeitung von Projekten bekommen. »Wir werden in Zukunft auch in der WSV mehr Aufgaben an private Unternehmen übertragen. Dabei werden Planung und Bauausführung auch vollständig an den Auftragnehmer übergeben«, so Norbert Brackmann. Vorbilder

für diese Änderung bei der Bauvergabe gebe es im Straßenbau in Deutschland. »Bei der WSV verbleibt dann die Kontrolle, Bauaufsicht und Vertragsabwicklung«, so Brackmann.

Es wird aber auch dringend Personal für die Behörden gesucht. »Wir haben in Hamburg deshalb einen Studiengang mit elf Professorenstellen eingerichtet. Der WSV stehen hier jedes Jahr 20 Studienplätze zur Verfügung«, so Brackmann.

»Die Planfeststellungsverfahren haben sich immer wieder weiter verlängert. Beschlüsse mit 2.000 Seiten und einer Verfahrensdauer von acht bis zehn Jahren sind leider keine Seltenheit«

Gleichzeitig müsse man auch die Planungsverfahren angehen. »Die Planfeststellungsverfahren haben sich immer wieder weiter verlängert. Planfeststellungsbeschlüsse mit 2.000 Seiten und einer Verfahrensdauer von acht bis zehn Jahren sind leider keine Seltenheit«, so Brackmann.

Bei der Umsetzung von Großbauvorhaben wolle man auch von den Niederlanden lernen, wo ähnliche Großprojekte wesentlich schneller umgesetzt werden. »Wir schauen da genau hin«, so Witte. Die Niederländer hätten aber auch kleine Vorteile. »Das fängt schon bei Sprache

an. Das Wort Verbreiterung hört sich im Niederländischen mit Verbredering wesentlich freundlicher an.«

Bei der Schifffahrt ist der Nord-Ostsee-Kanal weiter von hoher Bedeutung.

Tim Ulrich Niebergall von der Containerreederei Unifeeder stellte klar, dass der Kanal auch weiter genutzt wird. »Ein Großteil unserer Schiffe ist für den Kanal geeignet. In den vergangenen zwölf Monaten haben unsere Schiffe 1.700 Kanalpassagen absolviert. Damit sind wir einer der größten Nutzer des Kanals«, so Niebergall.

Für die Reederei sind deshalb die Wartezeiten vor den Schleusen ein Problem: »Bei Verspätungen versuchen wir alles, um in den Fahrplan zurückzukommen. Probleme im Kanal sind schlecht für Hamburg«, so Niebergall und verwies auf die Umfahrung des Kanals via Skagen. »Für Abfahrten ab Hamburg bedeutet das eine dauert 15 bis 16 Stunden längere Fahrtzeit. Es müssen 1200 statt 736 sm zurückgelegt werden und 30% mehr Treibstoff zurückgelegt werden. Der Nord-Ostsee-Kanal ist deshalb lebenswichtig für den Hamburger Hafen«, so Niebergall.

Mit Blick auf die Entwicklung bei den Neubauten, räumte auch Niebergall ein, dass es bald auch in der Containerfahrt Schiffstypen geben wird, die für den Kanal auch im ausgebauten Zustand zu groß seien wird. »Es wird aber immer Schiffe geben, die den Kanal brauchen«, so Niebergall. ■

NORD-OSTSEE-KANAL: LEBENSADER DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT



INITIATIVE KIEL-CANAL: IHRE STARKE STIMME FÜR DEN KIEL-CANAL



Es wird gebaggert und gebaut in aller Welt



Die meisten aktuellen Projekte im Wasserbau umfassen die Konstruktion neuer Hafenflächen, die Erweiterung bestehender Anlagen sowie die Verbesserung der nautischen Erreichbarkeit. Ein Überblick über ausgewählte Projekte

Maßnahmen und geplante Fertigstellung

1	Prince Rupert	Erweiterung Containerterminal auf 1.8 Mio. TEU, 2022
2	Kitimat	Terminalerweiterung: Auftragnehmer: BAM International, JJM Construction und Manson Construction, Herbst 2020
3	Savannah	Vertiefung des Hafens auf 14,30 m, 2021
4	Charleston	Neues Containerterminal, Auftragnehmer: Cape Romain Construction und McLean Contracting
5	Manaus	Terminalerweiterung
6	Valparaiso	Neues Containerterminal, Kapazität: 1,15 Mio. TEU
7	Cork	Neues MPP- und Containerterminal. Auftragnehmer: BAM Civil, 2020
8	Sines	Neues Terminal
9	Algeciras	Terminalerweiterung
10	Valencia	Neues Containerterminal, Kapazität: 5 Mio. TEU, 2020
11	Le Havre	Neuer Wellenbrecher
12	Rotterdam	Erweiterung des Rotterdam World Gateway Terminals (RWG)
13	Genua	Neues Containerterminal, 760m lange Kaje, Kapazität: 750.000 TEU, 2022
14	Klaipeda	Vertiefung der Zufahrt auf 14,50 m, Auftragnehmer: Van Oord und Marine Contractors
15	Safiport	Neues Containerterminal, Phase 1: 490 m lange Pier, Ende 2018
16	Durban	Vertiefung dreier Containerschiffplätze auf 16,50 m, 2023
17	Basra	Neues Containerterminal, 2019
18	Colombo	Neues Containerterminal, 2020
19	Singapur	Neuer Containerhafen Tuas, 65 Mio. TEU Auftragnehmer: Boskalis (30 %), Penta Ocean Construction Company (35 %) und Hyundai Engineering Construction Company (35 %), 2027
20	Cebu City	Erweiterung Containerterminal um 450 m, 13 m Tiefgang, Kapazität: 500.000 TEU
21	Dili	Neuer Containerhafen, 2021
22	Lyttelton	Ausbau und Vertiefung des Kanals

Wasserbauer auf Modernisierungskurs

Van Oord baggert am Marker Wadden

© Van Oord

Eine Folge des Trends hin zu immer größeren Schiffen ist der Anpassungsbedarf der wasserseitigen Infrastruktur. Die Spezialschiffe, die hier zum Einsatz kommen, werden zunehmend umweltfreundlicher. Von *Thomas Wägener*

Weltweit gibt es nur wenige Unternehmen, die auf solche Leistungen spezialisiert sind. Dominant sind auf dem internationalen Markt vor allem Spezialisten aus den Niederlanden und Belgien.

Bei Baggerarbeiten hat die Sicherheit eine hohe Priorität. Das Wasserbauunternehmen Van Oord wurde zuletzt für seine in Eigenregie entwickelte Plattform zur Beseitigung von Ablagerungen mit dem IADC Safety Award 2018 ausgezeichnet. Die Niederländer haben die bestehende Technik, bei der Ablagerungen bisher manuell entfernt werden mussten, automatisiert. Dadurch würde sich das Risiko von Personenschäden reduzieren, heißt es. Während der Baggerung setzen sich Ablagerungen direkt im Nachschleppkopf des Saugbaggers ab. Wenn

das Saugrohr wieder an Bord genommen wird, fallen sie aus dem Schleppkopf auf das Deck. Um den Schmutz sicher zu entfernen, hat Van Oord nun ein automatisiertes Entleerungssystem entwickelt. Nach der Entnahme der Reststoffe schiebt die von einem hydraulischen Planierschild angetriebene Entleerungsplattform den Schmutz über die Seitenwand des Schiffes.

»Grüne« Schiffe geordert

Bestreben der großen Wasserbauunternehmen ist es zudem, die Flotte mit umweltfreundlicheren Schiffen auszubauen. Van Oord hat im Mai zwei Hopperbagger mit Dual-Fuel-Antrieb mit einer Kapazität von je 10.500 m³ bei der Werft Keppel

Singmarine in Auftrag gegeben. Es sind die ersten Baggerschiffe des Unternehmens mit Gasantrieb. Die beiden 138 m langen und 28 m breiten Einheiten entstehen in Singapur. Das Duo soll zwei bestehende Schiffe ersetzen, denn Van Oord will die Flotte künftig umweltfreundlicher und effizienter betreiben. Die Neuzugänge werden mit einem Saugrohr samt elektrisch gesteuerter Baggerpumpe, zwei Landablass-Baggerpumpen und fünf Untertüren ausgestattet. Die Gesamtleistung des Antriebs beträgt pro Schiff 14.500 kW. Die als Tier-III-zertifizierten Neubauten bieten jeweils Platz für 22 Personen. Man habe das Design in Zusammenarbeit mit DEKC Maritime aus den Niederlanden so entwickelt, dass sich Kraftstoffverbrauch und CO₂-Aus-

stoß deutlich reduzieren ließen, heißt es. Sie sollen unter niederländischer Flagge fahren und einen Green Passport sowie eine Clean Ship Notation erhalten. Derzeit zählen zur Flotte von Van Oord mehr als 100 Einheiten, darunter über 20 Baggerschiffe mit einem Volumen zwischen 1.000 m³ und 38.000 m³. Die Bagger werden für eine Vielzahl globaler Aktivitäten wie Küstenschutz, Hafenbau, Vertiefung von Wasserstraßen sowie Landgewinnung genutzt.

Auch die belgische DEME Group treibt die Modernisierung ihrer Flotte voran. Im vergangenen Jahr stießen die bei Royal IHC gefertigten Schiffe »Minerva« und »Scheldt River« hinzu, beide mit einem Dual-Fuel-Antrieb. Im Bau befindet sich aktuell der Hopperbagger »Bonny River« mit einem Volumen von 15.000 m³. Im Oktober gab das Unternehmen zudem die Bestellung von zwei weiteren Hopperbaggern sowie von zwei Splitbargen bekannt, die im Jahr 2020 abgeliefert werden sollen.

Jüngst lief bei der Werft Royal IHC in Krimpen an der IJssel der 164 m lange Schneidkopfsaugbagger »Spartacus« vom Stapel, der mit seiner Gesamtleistung von 44.180 kW der weltweit leistungsstärkste seiner Art sein soll. Die vier Hauptmotoren können mit LNG, Marinedieselöl (MDO) oder Schweröl (HFO) betrieben werden. Die beiden Hilfsmotoren sind ebenfalls mit der Dual-Fuel-Technologie ausgestattet, ferner wird die Abwärme der Motoren als Energie genutzt. Nach Angaben von DEME kann der Neubau in bis zu 45 m tiefen Gewässern baggern, gegenwärtig seien 35 m die Obergrenze. Das Unternehmen will das Schiff im kommenden Jahr in die Flotte integrieren.

Bei der Keppel Nantong Werft in China ist im Sommer bereits der Laderaumsaugbagger »Diogo Cão« von Jan de Nul zu Wasser gelassen worden. Es ist die zweite von insgesamt drei 89,30 m langen und 22 m breiten Einheiten mit einer Kapazität von 3.500 m³. Insgesamt hat das ursprünglich belgische Nassbaggerunternehmen, das den Hauptsitz in Luxemburg hat, sechs solcher emissionsarmen Laderaumsaugbaggerschiffe in Auftrag gegeben, wovon fünf auf Keppel-Werften gebaut werden: drei kleinere mit je 3.500 m³, zwei mittelgroße mit je 6.000 m³ sowie ein noch größeres Schiff mit einer Laderaumkapazität von 18.000 m³. Alle sechs Schiffe werden diesel-elektrisch betrieben und sind mit einem zweistufigen Abgasreinigungs-

Abstract: Safer, greener and more automated in dredging

One consequence of the trend towards ever larger ships is the need for adaptation of the quayside infrastructure. In such cases special ships are employed. The international market is dominated by specialists from the Netherlands and Belgium. For dredging, safety is a high priority. The hydraulic engineering company Van Oord was recently awarded the IADC Safety Award 2018 for their debris removal platform designed in-house. The Dutch have automated the existing technology, which used to require manual removal of debris. The aim of the large hydraulic engineering companies is also to expand their fleet with more environmentally friendly ships. Van Oord, Jan de Nul and the DEME Group have ordered several units at the same time.

Further information: redaktion@hansa-online.de

system ausgestattet, wodurch die EU-Abgasnorm Stufe V eingehalten werden soll.

Die neuen Hopperbagger seien insbesondere für den Einsatz in Flussmündungen, Flüssen und Küstengegenden nahe dichtbesiedelten Gebieten vorgesehen. Deshalb habe man beschlossen, die NO_x-Werte auf ein um 30 % unterhalb der geltenden IMO-Tier-III-Anforderungen liegendes Niveau zu reduzieren, sagt Robby De Backer, New Building Director bei der Jan de Nul Group. Die neuen Baggerschiffe verwenden normales Gasöl mit extrem geringem Schwefelgehalt, wobei mithilfe eines Systems zur selektiven katalytischen Reduktion (SCR) sowie eines Dieselpartikelfilters (DPF) eine zweistufige Reinigung der Abgase erfolgt. Die Eliminierung von Rußpartikeln per DPF garantiere eine erhebliche Verringerung der Klimaschädlichkeit dieser Schiffe, so Jan de Nul.

Die Konstruktion der »Diogo Cão« basiert auf derjenigen der 2011 gebauten »Alvar Nuñez Cabeça de Vaca« und »Sebastiano Caboto« mit einer Kapazität

von jeweils 3.400 m³. Diese Schiffe würden sich dank geringem Tiefgang und optimaler Wendigkeit bestens für den Einsatz in begrenzten Arealen eignen, unterstreicht die belgische Reederei.

Nach der Inbetriebnahme der »Diogo Cão« sei die Kiellegung des ersten Baggerschiffes mit einer Kapazität von 6.000 m³ auf der Keppel Singmarine-Werft in Singapur geplant, heißt es. Die Namen stehen bereits fest, sie werden nach zwei bereits aus dem Betrieb genommenen Schiffen der gruppeneigenen Flotte benannt: »Sanderus« und »Ortelius«.

Einzel und gemeinsam im Einsatz

Geht es um größere Infrastrukturprojekte, werden Aufträge nicht selten an mehrere Firmen vergeben. Je nach Umfang der Maßnahmen dauern die Arbeiten teilweise mehrere Jahre an. Einige Beispiele: Van Oord und Dredging International, Tochter der belgischen DEME Group, haben kürzlich einen ge-

FIRST Business Travel

Wir nehmen Service persönlich.

- Marinegeschäft (Crew/Inspektion/Technik)
- Offshoregeschäft
- Business-Travel weltweit
- 24/7 Service
- feste Ansprechpartner – rufen Sie uns an

Ihr kompetenter Partner

FIRST REISEBUERO • Weser Reisebuero GmbH
Herdentorsteinweg 42 • 28195 Bremen
Tel. 0049-421-16288-0 • Fax 0049-421-1690807
info@weser-reisebuero.de
www.weser-reisebuero.de



© DEME

Die »Spartacus« gilt als der weltgrößte Schneidkopfsaugbagger

meinsamen Auftrag erhalten, die polnische Wasserstraße von Swinoujscie nach Szczecin auf einer Länge von 62 km zu vertiefen und zu verbreitern. Das Seewasseramt Szczecin will dadurch die Zufahrt nach Szczecin verbessern und die Kapazität des Hafens für ein wachsendes Ladungsaufkommen erhöhen. Der Abschnitt soll von 10,50 m auf 12,50 m vertieft werden. Aus dem Baggergut sollen in der Szczecin-Lagune zwei künstliche Inseln entstehen. Zu den weiteren Arbeiten gehören die Verstärkung von Hängen und Kaimauern entlang des Kanals

sowie die Verlegung von Kabeln und Navigationshilfen. Die ökologische Nachhaltigkeit und die Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten spielten bei der Umsetzung eine wichtige Rolle, heißt es. Bei dem Projekt würden mehrere Arten von Geräten eingesetzt.

Projekte in Asien und Amerika

In einem Joint Venture wurden die beiden Wasserbauunternehmen Royal Boskalis Westminster und Jan de Nul beauftragt, die wasserseitige Zufahrt zum Jawahar-

lal Nehru Port in Mumbai, Indien, zu vertiefen und zu erweitern. Die Arbeiten sollen noch bis Mitte kommenden Jahres andauern. Neben dem 35,5 km langen Zugangskanal sollen verschiedene Wendeböden und Ankerplätze ausgebaggert werden. Mehr als 40 Mio. m³ Sand, Schlamm, Ton und Gestein müssten abgetragen werden. Der Jawaharlal Nehru Port ist der größte Containerhafen des Landes, nach Beendigung der Arbeiten kann er von größeren Frachtern angefahren werden.

DEME und Boskalis sind seit März dieses Jahres mit der Vertiefung des Kanals Martin Garcia zwischen Uruguay und Argentinien beschäftigt. Der Vertrag wurde über fünf Jahre abgeschlossen und umfasst zu einem wesentlichen Teil ein Instandhaltungsbaggerprogramm. Der stark durch Sedimente belastete Kanal ist der Hauptzugang zu Uruguays zweitgrößtem Hafen Nueva Palmira sowie zum Rio Uruguay. Klimafaktoren wie El Niño hätten Einfluss auf die Menge der Sedimente, die sich im Rio de la Plata und im Kanal Martin Garcia absetzen, heißt es. Das Volumen des Aushubs sei deswegen nur schwer zu kalkulieren. Für die Arbeiten werden mehrere Hopperbagger eingesetzt. Ziel ist die Vertiefung der künstlichen Wasserstraße, anschließend soll das 50/50-Joint-Venture vier Jahre lang dafür sorgen, die Kanaltiefe von 10 m sicherzustellen. DEME war bereits Anfang der 1990er-Jahre am Bau des Kanals beteiligt. ■



Worldwide SHIPYARDS 2019

SHIPBUILDING & SHIPREPAIR SERVICE STATIONS FOR SHIPS

www.shipyard.com

WORLDWIDE SHIPYARDS 2019 handbook

Order your advert

Deadline: 10th Dec. 2018




Order ad: www.ship2yard.com/ad

Hafenausbau- und Naturschutzprojekte verbessern die Auslastung

Boskalis berichtet derzeit von einer gesunden Auslastung seiner Baggerflotte, vor allem im Vergleich zum ersten Halbjahr. Zunächst sei die Auslastung im dritten Quartal erwartungsgemäß eher geringer gewesen. Mit dem Einsatz der »Helios« auf dem Duqm-Projekt im Oman habe sich die Situation ab September dann spürbar verbessert, so das Unternehmen, das angesichts der Marktbedingungen die Auslastung aber insgesamt als »gut« bezeichnet. Boskalis konnte weitere Arbeiten am Duqm-Projekt gewinnen, sodass die »Helios« bis »weit in das Jahr 2019 hinein« im Einsatz sein wird, wie es heißt. Bereits seit 2017 führt Boskalis dort Arbeiten zur Hafenerweiterung aus. Unter anderem wirkt der Nassbaggerspezialist beim Bau eines neuen Terminals für flüssige Massengüter mit, ist für die Vertiefung des Hafenbeckens auf 18 m, die Gewinnung von Neuland, die Konstruktion einer 1 km langen Kaimauer sowie den Bau eines Doppelliegeplatzes zuständig. Für die Vertiefung müssen rund 26 Mio. m³ Material gebaggert werden, knapp 5 Mio. m³ davon werden zur Gewinnung von Landflächen verwendet. Zudem sicherte sich Boskalis im dritten Quartal einen Auftrag im finnischen Hafen von Hamina/Kotka, wo die Niederländer an der Erweiterung des Mussalo-D-Terminals beteiligt sind. Ferner wird dort eine neue Kaimauer errichtet und es stehen Baggararbeiten und die Konstruktion eines 600 m langen Wellenbrechers an sowie die Vertiefung des Hafenbeckens auf 17,50 m. Die Arbeiten sollen im Oktober 2019 abgeschlossen werden.

»Wir haben ein gut gefülltes Auftragsbuch und sehen interessante und umfangreiche Projekte auf dem gesamten Markt«

Peter Berdowski, CEO of Boskalis

Den jüngsten Auftrag hat Boskalis aus Kanada erhalten. In Kitimat führen die Niederländer die Baggararbeiten für die Entwicklung des ersten großen LNG-Exportterminals des Landes aus. Dafür müssen kontaminierte und nicht kontaminierte Sedimente entfernt und saniert werden, um den für den Bau von LNG Canada erforderlichen Raum und Zugang zum Meer bereitzustellen. Um diese Arbeiten auszuführen, will Boskalis einen mittelgroßen Hopperbagger, einen Schneidkopfsaugbagger, einen Baggerlader sowie ein Kranschiff einsetzen. Es wird erwartet, dass die Baggararbeiten bis ins Jahr 2020 reichen werden. Das Terminal soll zunächst zwei LNG-Anlagen umfassen, die erste davon soll voraussichtlich Mitte 2019 in Betrieb gehen.

Georgien plant Tiefwasserhafen

Van Oord ist vom Anaklia Development Consortium (ADC) beauftragt worden, die frühen Baggar- und Rekultivierungsarbeiten in der ersten Phase für den Anaklia Deep Sea Port auszuführen. Durch den Bau von Georgiens erstem Tiefwasserhafen soll der Handel zwischen Asien und Europa vereinfacht werden. Ferner soll dadurch die Entwicklung in Georgien gefördert und der regionale Handel beflügelt werden,

darüber hinaus soll sich der Standort zu einem logistischen Zentrum entwickeln. Für die Arbeiten setzt Van Oord den selbstfahrenden Schneidwerk-Saugbagger »Athena« ein. Insgesamt soll er 5 Mio. m³ Sand baggern und die Vertikaldrainage installieren. Der Hafen Anaklia soll im Dezember 2020 in Betrieb gehen und einer der größten Häfen in der Schwarzmeerregion werden, der Schiffe mit Kapazitäten von bis zu 10.000 TEU abfertigen kann.

Rijkswaterstaat hat Van Oord im Auftrag des niederländischen Naturschutzverbandes Natuurmonumenten den Zuschlag für die Ausbaggerung eines zusätzlichen 900 m langen Kanals südlich von Marker Wadden erteilt. Das Ausbaggern des Kanals schafft mehr Platz für die Schlammablagung unter Wasser. Das soll dazu beitragen, die Umwelt- und Wasserqualität des Markermeeres wiederherzustellen, außerdem soll es bei der Erreichung der Ziele des FPES (Future-Proof Ecological System) helfen. Das ausgebaggerte tonhaltige Material werde verwendet, um zwei Kammern zu füllen. Diese Art von Boden sei wichtig für die Entwicklung der Natur. Ein Teil des ausgebaggerten Sandes wird zur Verstärkung des Südrandes der ersten Insel verwendet. Das soll eine Küstenlinie schaffen, die für die Verbesserung der Ökologie und Robustheit der Insel von Vorteil sei. Van Oord kann das restliche Baggergut auf dem Markt anbieten oder für eigene Zwecke nutzen. Für die Arbeiten setzt der Wasserbauer den Saugbagger »Biesbosch« ein.

Jan de Nul wird Kanalbetreiber

Die Jan de Nul Group hat einen Auftrag aus Ecuador erhalten. Das Wasserbauunternehmen vertieft den 95 km langen Zugang zum Hafen Guayaquil und führt darüber hinaus Unterhaltungsbaggerungen durch. Die Maßnahme soll die Wettbewerbschancen der Terminals im Hafen von Guayaquil verbessern, die mit den modernen Umschlagereinrichtungen entlang der Pazifikküste Lateinamerikas in Konkurrenz stehen. Ferner sollen Logistiklösungen zum Nutzen der ecuadorianischen Wirtschaft und ihrer Bevölkerung angeboten werden. Das Projekt sieht vor, den bestehenden Zugangskanal von 9,60 m auf eine Tiefe zu bringen, sodass Schiffe mit einem Tiefgang von 12,50 m bei Hochwasser einlaufen können. Drei Hopperbagger und ein Schneidkopfsaugbagger sollen für die Arbeiten eingesetzt werden. Die Belgier sollen auch das Gestein im Offshore-Bereich des Kanals entfernen, dem berühmten Engpass namens »Los Gales«, für den ein großer Saugbagger mobilisiert werde, heißt es. Weitere Verpflichtungen umfassen die Installation eines hochmodernen Schiffsverkehrsdienstes, eines Verkehrskontroll- und Mautsystems sowie die Baggarung des Abschnitts »Canal Fluvia« am Rio Guayas. Nach der Vertiefung, die die Jan De Nul Group innerhalb des ersten Jahres erreichen will, wird das Unternehmen den Kanal im Rahmen eines 25-jährigen, leistungsabhängigen Konzessionsvertrags betreiben und pflegen. Die Vertiefung und Wartung des Systems wird nach eigenen Angaben von der Jan De Nul Group finanziert und über Mautgebühren zurückgefordert.

100 Jahre Nassbagger-Vereinigung

Seit dem 5. Dezember 1918 besteht die Vereinigung der Nassbaggerunternehmungen (VdN). In einer globalisierten Welt liegt die heutige Aufgabe darin, auch nach 100 Jahren das Know-how des speziellen Gewerbes zu erhalten und weiterzuentwickeln

Dreizehn Firmen aus der Tiefbauwirtschaft, die im Nassbaggergeschäft tätig waren, schlossen sich damals in Hamburg zu einer Interessengemeinschaft zusammen, um die speziellen Belange der Nassbaggerfirmen, die sich weder in der Bauindustrie und noch in der Schifffahrtsbranche aufgehoben fühlten, in einer eigenen Vereinigung wahrzunehmen. Die Wahrung der gemeinsamen Interessen gegenüber der Wirtschaft und der Politik nach außen sowie die Loyalität und der Zusammenhalt untereinander bestimmten die Richtlinien, die auch heute noch gelten. Der Zusammenschluss war auch eine Folge der unsicheren Lage nach der vernichtenden Niederlage im Ersten Weltkrieg mit dem Zusammenbruch des Deutschen Kaiserreiches und der Neuordnung in der Weimarer Republik. Die VdN war besonders als Arbeitgeber in den Auseinandersetzungen bei den Lohn- und Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften gefordert. Die Weiterbeschäftigung des qualifizierten Personals in den Büros und auf den schwimmenden Geräten spielte ebenfalls eine wichtige Rolle.

Als entscheidend für die Gründung der VdN gilt der Regierungsbaumeister a.D. Friedrich Linsenhoff, der Leiter der Hamburger Niederlassung der Philipp Holzmann AG aus Frankfurt am Main. Er wurde der erste Vorsitzende der Vereinigung und bestimmte bis zu ihrer Auflösung am 31. Dezember 1935 im Zuge der Gleichschaltung der Berufsverbände mit der Zwangsvereinigung in der NS-Zeit maßgeblich die Geschicke des Nassbaggerverbandes. Auch nach der offiziellen Auflösung der VdN führte Linsenhoff die laufenden Geschäfte bis 1944 von Frankfurt aus weiter. Nur wenige Monate nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges

kam es am 10. November 1945 in Hamburg zur Neugründung der VdN.

Nach der Konsolidierung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Nachkriegsdeutschland konzentrierten sich die Nassbaggerbetriebe in Westdeutschland auf die Unterhaltung und Vertiefung der Wasserstraßen sowie den Ausbau der Häfen. Aber auch der Küstenschutz sowie der Deichbau spielten eine wichtige Rolle. Im sowjetisch besetzten Ost- und Mitteldeutschland wurden viele Firmen enteignet und verloren ihren Gerätepark.

»Tradition, Erfahrung und Innovation sind das Fahrwasser für unsere künftige Entwicklung«

Siegmund Schlie,
Vorsitzender der VdN

Der 1952 gegründete VEB Deutsche Seebaggerei Rostock (später VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei) war in der DDR unter anderem für die Unterhaltungs- und Ausbauarbeiten in den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zuständig. Der Bau des Seehafens Rostock und die Schaffung des Seekanals bildeten die herausragenden Projekte. In der Bundesrepublik Deutschland wurde in den 1980er-Jahren die Teilprivatisierung der Nassbaggerarbeiten bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen durchgesetzt. 75 % werden von privaten Firmen ausgeführt.

Mit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der Währungsunion 1990 wurde die BBB Dredging, Rostock, außerordentliches Mitglied in der VdN. Im Zuge der Abwicklung vieler Großbetriebe in der einstigen DDR durch die Treuhand wurde jedoch auch die BBB Dredging

1991 verkauft, ein Jahr später meldete das traditionsreiche Unternehmen Konkurs an. Viele Mitarbeiter verloren ihren Job.

Die 1990er-Jahre hielten für viele Firmen Aufträge in den neuen Bundesländern bereit. Die Globalisierung führte allerdings auch in der Nassbaggerindustrie zu einer Konzentration und Internationalisierung der Betriebe. Viele deutsche Baukonzerne gaben ihre Nassbaggeraktivitäten auf. Die großen Laderaumsaugbagger der niederländischen und belgischen Firmen bestimmen auf vielen bundesdeutschen Seewasserstraßen bereits das Bild. Umso wichtiger ist die heutige Aufgabe der VdN, auch nach 100 Jahren das Know-how des Gewerbes zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Bereitstellung der Technik mit qualifiziertem Personal erfordert große Investitionen seitens der Mitgliedsfirmen. Die jährliche Mitgliederversammlung, wissenschaftliche Symposien, die Zusammenarbeit mit den Universitäten, Fachhochschulen sowie die Förderung und Ausbildung des Fachpersonals sind wichtige Bausteine, damit die VdN auch in der Zukunft ihre Rolle erfüllen kann.

Vierzehn mittelständische Firmen, die ihren Sitz in Deutschland haben und ihre Geräte hier betreiben, unterstützen die Arbeit und die Forschung im Nassbaggergewerbe. Sie sehen sich in der Lage, mit ihren modernen Nassbaggerfahrzeugen die Unterhaltung und den Ausbau der Binnen- und Seewasserstraßen mit den Häfen kostengünstig durchzuführen. Auch fühlen sie sich für den Küsten- und Umweltschutz sowie für den Ausbau der Offshore-Industrie im Seebereich gut gerüstet. Der seit 2009 amtierende Vorsitzende der VdN, Siegmund Schlie (Heinrich Hirdes), blickt trotz stagnierender Aufträge in den letzten Jahren optimistisch in die Zukunft. ■

Eine Koryphäe wird 40

Der Saugbagger »Nordsee« ist nunmehr seit vier Jahrzehnten im Dienst. Es ist der einzige bundeseigene Laderaumsaugbagger

Das Schiff hat die Aufgabe, eine ausreichende Fahrrinntiefe in den Zufahrten der deutschen Seehäfen sicherzustellen. Durch diese Unterhaltungsbaggerungen werden die natürlichen Sedimenteintragungen in Ems, Jade, Weser und Elbe fortlaufend beseitigt, damit die Schiffe die Umschlagplätze in den Häfen verlässlich und sicher erreichen.

Der Saugbagger »Nordsee« stehe für eine zuverlässige und effiziente Unterhaltung der Wasserwege, eine wichtige Aufgabe der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, so Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Mit garantierten Fahrrinntiefen trage man zu einem reibungslosen Gütertransport auf

dem Wasser entscheidend bei. Im Havariefall könne der Bagger auch zur Ölbekämpfung eingesetzt werden. Damit werde das Schiff auch zu einer bedeutenden Komponente im maritimen Sicherheitskonzept und wichtiger Baustein zum Schutz der Meere, ergänzt Witte.

Der 132 m lange, 23 m breite und maximal 7,75 m tiefgehende Saugbagger wurde in der Lübecker Werft Orenstein & Koppel gebaut und 1978 für Unterhaltungsbaggerungen in der Elbe in Dienst gestellt. Die Hauptmaschine erbringt eine Leistung von 9.300 kW.

Eine erweiterte technische Ausstattung in den 1990er-Jahren führte dazu, dass das für eine maximale Tragfähigkeit von 12.700 t ausgelegte Schiff auch bei

der Verklappung von Baggergut in tieferen Gewässerabschnitten eingesetzt werden kann. Nachgerüstet mit »Sweepingarmen« kann die mit einem Laderauminhalt für 6.000 m³ ausgestattete »Nordsee« außerdem Leichtöl von der Wasseroberfläche abschöpfen und im Laderaum speichern.

Seit 1998 wird der Saugbagger personell und technisch vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Wilhelmshaven betrieben und flexibel in den Küstenrevieren eingesetzt. 19 Besatzungsmitglieder sind im Schichtbetrieb rund um die Uhr im Einsatz. Die durchschnittliche Baggermenge liegt den Angaben zufolge jährlich bei ca. 7,5 Mio. m³ Sediment, das aus den Fahrrinnen entfernt und umgelagert wird. TWG

Der Saugbagger »Nordsee« ist einzigartig in Deutschland





BANGLADESCH: Die Chittagong Port Authority (CPA) will künftig Containerschiffe unter 1.000 TEU nachrangig abfertigen. Mit dieser Entscheidung sollen die Produktivität des chronisch verstopften Hafens insgesamt gesteigert und die Wartezeiten der großen Schiffe vor der Abfertigung verkürzt werden.

GROSSBRITANNIEN: DP World hat für das von ihm betriebene Terminal in Southampton bei Kalmar zwölf Hybrid-Straddle Carrier zur Lieferung im zweiten Quartal 2019 geordert. Der Liefervertrag umfasst auch Wartung und Bedientraining. Mit dem neuen Großgerät soll nicht nur die Mobilität auf dem Terminal gesteigert sondern auch ein Beitrag zur CO₂-Reduzierung geleistet werden. Drei der neuen Geräte können dreifach hoch stapeln und neun vierfach hoch.

NAMIBIA: Das neue Walvis Bay Container Terminal kann aller Voraussicht nach im Juni 2019 in Betrieb genommen werden. Finanziert wird es zu fast 90 % mit Unterstützung der African Development Bank, gebaut wird es von der China Harbour Engineering Company und die notwendigen Baggararbeiten verbunden mit der Aufspülung von 40 ha Land werden von der CCCC Guangzhou Dredging ausgeführt. Vier Containerbrücken sind bereits von der Zhenhua Port Machinery Company (ZPMC) geliefert worden. Zu der bereits vorhandenen 1.600-m-Kaistrecke sollen weitere 600 m hinzukommen, die Platz für zwei 8.000-TEU-Schiffe bieten. Es ist geplant, dass nach Fertigstellung des neuen Terminals, mit dem die Umschlagkapazität von derzeit 350.000 TEU auf 1 Mio. TEU aufgestockt werden soll, die bestehende Anlage in ein Mehrzweckterminal umgewandelt wird.

PHILIPPINEN: International Container Terminal Services (ICTSI) hat von der Philippine Ports Authority die Genehmigung für den Ausbau der Liegeplätze 7 und 8 des Manila International Container Terminals (MICT) erhalten. Außerdem sollen im Februar 2019 die Arbeiten zur Schaffung von komplett ausgerüsteten Freiflächen für die künftigen Liege-

plätze 9 und 10 beginnen. Die Wassertiefe an allen Liegeplätzen wird zwischen 13,5 und 14,5 m betragen, um auch größere Containerschiffe empfangen zu können. Ergänzt werden die Ausbauten mit der Lieferung von 16 neuen RTGs, von denen die ersten vier im April betriebsbereit sein sollen. Außerdem werden 2019 zwei weitere Super-Postpanamax-Brücken installiert, nachdem bereits drei im Laufe des Jahres 2018 in Betrieb genommen wurden.

SINGAPUR: Singapur, der weltweit größte Bunker-Hub, ist nach Rotterdam und der Yokohama-Kawasaki International Port Corporation als dritter Hafen der branchenübergreifende Koalition SEA/LNG beigetreten. SEA/LNG hat das Ziel, in der Schifffahrt die Nutzung von LNG voranzubringen und ein weltumspannendes Netz von LNG-Bunkerstationen aufzubauen bzw. zu dessen Schaffung beizutragen.

SOMALILAND: DP World hat mit dem Ausbau des Hafens Berbera begonnen. Er soll zu einem regionalen Hub entwickelt werden, um auch Ladung aus dem benachbarten Djibouti umzuleiten. In einer ersten Phase sollen zusammen mit Partnern 100 Mio. \$ für den Bau einer 400-m-Kaistrecke und die Aufbereitung von zusätzlichen 24 ha Terminalfläche investiert werden. In einem zweiten Schritt ist die Beschaffung des erforderlichen Equipments für 350 Mio. \$ geplant. Als Umschlagziel werden 450.000 TEU p.a. angegeben.

USA: Die American Association of Port Authorities (AAPA) hat die Entscheidung des Senats begrüßt, dem U.S. Army Corps of Engineers 9 Mrd. \$ für den Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur zu genehmigen. Die Mittel sollen unter anderem für die Vertiefung der Fahrwasser zu den Häfen Seattle, Galveston und San Juan (Puerto Rico), Savannah, Norfolk und Sault Ste. Marie/Schleusenanlagen verwendet werden. Weiterhin stehen Ausbauprojekte in Tacoma, New York/New Jersey, Houma, Baptiste Collette/Bajou LaFourche, New Orleans und Nome auf der Vorhabenliste.

Der Hafen Long Beach verfügt über ein Budget von 870 Mio. \$ für den Bau eines neuen Eisenbahnanschlusses an Pier B, um das Umsetzen von Containern von Lkw auf Bahnwaggons effizienter handhaben zu können. Dies sei auch ein Teil des Clean Air Action Plans, da der Bahntransport umweltfreundlicher sei als der auf der Straße, heißt es. Die aktuell geplanten Baumaßnahmen werden bis 2024 beendet sein. Bis 2030 sollen noch weitere Gleise hinzukommen. Es wird davon ausgegangen, dass nach Abschluss des Projektes zwischen 35 und 50 % der Boxentransporte per Bahn erfolgen. Nach einer Prognose der Hafenverwaltung wird der Containerumschlag bis 2032 auf 30 Mio. TEU p.a. angestiegen sein. Gegenwärtig liegt die Zahl bei 5,3 Mio. TEU.

Der Hafen New Orleans hat mit seinen Bemühungen Erfolg gehabt, das Fahrwasser des Mississippi über 258 Meilen von 45 auf 50 ft zu vertiefen. Es geht um die Strecke vom Golf von Mexiko bis zum Hafen Greater Baton Rouge, auf der dann Schiffe mit entsprechend größeren Tragfähigkeiten verkehren können.

Der Staat Delaware hat der Gulftainer-Tochter GT USA genehmigt, auf Basis einer 50-Jahre-Konzession den Hafen von Wilmington zu entwickeln und zu betreiben. Die Pacht ist für die kommenden zehn Jahre auf 13 Mio. \$ jährlich festgesetzt. GT USA will 600 Mio. \$ in die Modernisierung und den Ausbau der bestehenden Anlagen investieren, darunter 400 Mio. \$ in den Bau eines Containerterminals mit 1,2 Mio. TEU Jahresumschlagkapazität. Für das in den Vereinigten Arabischen Emiraten ansässige Unternehmen ist dies nach eigenen Angaben die größte Investition in den USA.

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE: Abu Dhabi Ports hat bekannt gegeben, dass die ersten zehn Automated Rail Mounted Gantry Cranes (ARMG) für das Cosco Shipping Abu Dhabi Terminal in Khalifa Port eingetroffen sind und dort, wie auch vier STS-Containerbrücken, installiert werden. Das Terminal soll im Januar in Betrieb gehen. Cosco Shipping Ports hat 2016 einen über 25 Jahre laufenden Vertrag über Bau und Betrieb des Terminals unterzeichnet. *HJW*

Wir trauern um unseren Ehrenvorsitzenden
Staatsrat a.D. Prof. Dr.-Ing. Heinz Gizzas



Am 31. Oktober 2018 ist unser langjähriger Vorsitzender und Ehrenvorsitzender,
Herr Prof. Dr.-Ing. Heinz Gizzas, verstorben.

Wir spüren den Verlust und trauern um eine herausragende Persönlichkeit.
Fachlich und menschlich ein Vorbild; wird uns seine Erfahrung und sein Rat fehlen.

Wir würdigen seine großen Verdienste um die Gesellschaft,
der er seit 1988 als stellvertretender Vorsitzender und von 1998 bis April 2004
als Vorsitzender prägende Impulse gab.

Aufbauend auf seine hervorragenden beruflichen Qualifikation
als Hafenbaudirektor Hamburgs und Staatsrat der heutigen Behörde
für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg,
hat er zukunftsweisend die Neuausrichtung der Gesellschaft auf ein interdisziplinäres
Aufgabenverständnis, auf die verstärkte Integration von Studierenden und
Berufsanfängen, sowie auf eine engere Zusammenarbeit mit
Nachbar- und Schwestergesellschaften, vollzogen.

Wir werden Herrn Prof. Gizzas stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Reinhard Klingen
Vorsitzender der HTG



Veranstaltungsvorschau 2019

- 16.01. Junge HTG Working Group Hamburg**
- 23.01. Neujahrsexkursion »Junge HTG meets Hamburger Hafen«**
- 23.01. NEUJAHRSEMPFANG der HTG, Hamburg**
- Febr. Forum HTG**
- 21.03. Junge HTG Zukunftswerkstatt**
- 11.04. Junge HTG Working Group**
- Mai Forum HTG**
- 08.05. Forum Wissenschaft Hamburg**
- 17.05. Fachexkursion der Jungen HTG**
- 16.07. Junge HTG Working Group**
- Aug. Forum HTG**
- 21.- Fachexkursion**
- 23.08. der Jungen HTG**
- 11.- HTG Kongress**
- 13.09. Lübeck**
- 21.10. Junge HTG Working Group**
- Nov. Forum HTG**
- 07.11. Workshop Korrosionsschutz Hamburg**
- 20.11. Junge HTG Zukunftswerkstatt**

Neujahrsempfang der HTG am 23.01.2019

Die Hafentechnische Gesellschaft lädt in ihrer 104jährigen Geschichte erstmalig zum Neujahrsempfang ein!

Der Wasserbau in Deutschland und mit ihm die Hafentechnische Gesellschaft, sind von zentraler Bedeutung für eine funktionierende und ökologisch verträgliche Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Diese Bedeutung kann gar nicht deutlich genug hervorgehoben werden angesichts der Herausforderungen, vor denen die Branche in den nächsten Jahren und Jahrzehnten stehen wird.

Dieser Bedeutung möchten wir gerecht werden, und gemeinsam mit Ihnen als Mitglieder der HTG und vielen geladenen Gästen, feierlich in das Jahr 2019 starten. Ganz besonders freuen wir uns, Herrn Senator Jens Kerstan, Behörde für Umwelt und Energie der Freien Hansestadt Hamburg, als Ehrengast begrüßen zu können.

Der Neujahrsempfang findet am 23. Januar ab 18:00 Uhr, Koreastraße 1, 20457 Hamburg, im Internationalen Maritimen Museum Hamburg statt.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme. In Kürze werden Sie die Möglichkeit haben, sich über unsere Website www.htg-online.de anzumelden.

Anmeldemodalitäten

Die angegebenen Preise gelten bei Onlineanmeldung. Bei schriftlicher Anmeldung über die HTG Geschäftsstelle wird eine Bearbeitungsgebühr von 10,00 € berechnet. Jede Anmeldung gilt als verbindlich. Schriftliche Abmeldungen sind kostenfrei möglich bis zum Datum des Anmeldeschlusses. Danach wird die Gebühr vollständig fällig. Jeder Teilnehmer erhält nach Anmeldung eine Rechnung die gleichzeitig Anmeldebestätigung ist. Zahlungsfrist und Bankverbindung entnehmen Sie Ihrer Rechnung. Bitte melden Sie sich rechtzeitig an. Bei Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl schließt das Anmeldeportal automatisch. Für HTG-Jungmitglieder kann eine Förderung aus dem Spendenfonds Goedhart erfolgen. Das Antragsformular kann über die HTG Geschäftsstelle angefordert werden. **Bettina Blaume, Ansprechpartnerin, Telefon: 040/428 47-21 78, E-Mail: service@htg-online.de**

HTG Fachstammtisch am 06.12.2018

Veranstaltungsfahrplan
der Jungen HTG

2019

Jahresausklang auf norddeutschen Weihnachtsmärkten

Auch 2018 heißen wir Sie in vier Städten willkommen! Machen Sie mit und verbringen Sie in weihnachtlicher Atmosphäre IHRER STADT mit Ingenieurinnen und Ingenieuren oder auch im Kollegenkreis einen Abend zum Jahresausklang.

Alle Interessenten können dabei sein, die nette Kontakte oder bekannte Gesichter aus dem Umfeld der HTG wieder treffen oder ein vielleicht nicht zu Ende diskutiertes Thema vom letzten Stammtisch nochmals aufgreifen möchten.

Am Donnerstag, dem 06.12.2018 um 18:00 Uhr, ist zeitgleich Treffpunkt der Gruppen in folgenden Städten:

- Bremen:** Weihnachtsmarkt Schlachte-Zauber
Treffpunkt: Fußgängerbrücke an der Schlachte am Heck des Holzschiffs
- Hamburg:** Weihnachtsmarkt auf der Fleetinsel
Treffpunkt: Vor der Gaststätte Marinehof, Admiralitätsstraße 77
- Hannover:** Weihnachtsmarkt am Kröpcke
Treffpunkt: Rathenaustraße 21, (Hannover 96 Fanshop)
- Rostock:** Rostocker Weihnachtsmarkt
Treffpunkt: Kröpeliner Straße vor dem KTC – Am Eingang zum Kröpeliner Tor

Wenn Sie dabei sein wollen, kontaktieren Sie gern den Ansprechpartner in IHRER STADT. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Lediglich sollte der Treffpunkt pünktlich aufgesucht werden.

Allgemeine Fragen werden wie immer in der XING-Gruppe »JungeHTG« sowie unter JungeHTG@htg-online.de jederzeit beantwortet.

Wasserbau ist ein geschäftiges Feld! Umso wichtiger ist es, Ihnen schon zum Jahresauftakt einen Ausblick zu geben, für welche Termine Sie sich ein Fenster freihalten sollten!

Neben bekannten Formaten und regelmäßigen Terminen sind auch neue hinzugekommen. Wichtig ist uns als Junge HTG natürlich das Netzwerk, das wir jungen aber auch erfahrenen Mitgliedern bieten möchten. Nicht zuletzt haben wir aber auch den Anspruch, die Zukunft zu gestalten. Frische Ideen und Engagement sind und bleiben daher zentrales Leitmotiv der Jungen HTG. Wir freuen uns, wenn wir Sie bei einigen unserer Veranstaltungen im kommenden Jahr begrüßen dürfen und möchten Ihnen nachfolgend einen Überblick über die geplanten Formate geben.

Junge HTG Working Group

Ausdrücklich soll mit diesem Organisationstreffen jedes engagierte und motivierte Mitglied der HTG angesprochen werden, sich zu beteiligen! Aus dem Kreis der Jungen HTG ist ein schlagkräftiges Organisationsteam hervorgegangen, das die letzten Veranstaltungen unter der Überschrift »Junge HTG« bereits erfolgreich auf die Beine gestellt hat. Bei gemütlichem Austausch und intensiver Vernetzung über alle Unternehmen und Gesellschaftszweige trifft sich die Gruppe in Hamburg, um weiter an der Zukunft der HTG, Veranstaltungen und Exkursionen sowie dem eigenen Netzwerk zu arbeiten. Neue Teilnehmer und Ideen sind jederzeit willkommen. Informationen und Kontakte unter JungeHTG@htg-online.de.

HTG Fachstammtisch

Völlig ungezwungen Netzwerken, ohne Hemmschwelle andere Ingenieure und Perspektiven kennenlernen: das ist die Idee hinter dem Fachstammtisch. Zeitgleich in Bremen, Hannover und Hamburg wird in gemütlichen Kneipen, im Dezember auch auf den Weihnachtsmärkten, zum geselligen Austausch ge-

IWASA 2019

Das 49. Internationale Wasserbau-Symposium Aachen 2019, mit dem Themengebiet »Naturnahe Gewässerentwicklung – Beiträge aus Praxis und Forschung« findet am 10. und 11. Januar 2019 im Technologiezentrum (TZA-AGIT) am Europaplatz, Aachen, statt. Weitere Informationen der Presseerklärung finden Sie auf unserer Homepage unter www.htg-online.de/die-htg/aktuelles/

Nürnberger Wasserbau-Symposium 13.12.2018

»Resilienz von Wasserbauwerken unter aktuellen Gesichtspunkten« ist die Fragestellung, denen die Referentinnen und Referenten des NWS am 13. Dezember 2018 nachgehen.

Das Vortragsprogramm richtet sich an Bauschaffende, Ingenieurbüros, Vertreterinnen und Vertreter von Behörden sowie von Hochschulen und Universitäten.

Informationen hierzu finden Sie unter www.th-nuernberg.de/einrichtungen-gesamt/in-institute/institut-fuer-wasserbau-und-wasserwirtschaft/nuernberger-wasserbau-symposium/

laden. Willkommen sind alle Mitglieder und solche die es werden wollen. Die Abende finden auf Selbstzahlerbasis statt.

HTG Fachexkursion

Hier werden aktuelle Projekte, Ingenieurkunst und spannende Baustellen des Wasser- und Hafenbaus besichtigt. Während für manche Projekte schon ein umfassender Eindruck an einem Nachmittag geschaffen werden kann, werden andere Themenpakete auch wegen der Anreise erst durch ganz- oder mehrtägigen Exkursionen perfekt. Alle Exkursionen bieten Einblicke in die Baupraxis vor Ort und Informationen von Fachleuten aus erster Hand. Die gemeinsamen Abende bieten Zeit zum Netzwerken und diskutieren.

Zukunftswerkstatt

Ideen, Engagement und Gestaltungswille zeichnet die Junge HTG aus. Grund genug, wenn nicht gar Pflicht, diese intensiv für die Entwicklung der Hafentechnischen Gesellschaft zu nutzen. Die Zukunftswerkstatt soll einen Workshop-Charakter haben und moderiert in kurzer Zeit neue Ideen zusammentragen und erste Wege der Weiterentwicklung aufzeigen. Im ersten Termin befasst sich die Junge HTG daher mit ihrer eigenen Zukunft und Zielen, um weiterhin schlagkräftig zu bleiben und neuen Ideen Entwicklungsräume zu geben.

In der Folge soll die Zukunftswerkstatt auch genutzt werden, um erforderliche Kompetenzen, die insbesondere junge Ingenieurinnen und Ingenieure zusätzlich zu ihren fachlichen Fähigkeiten aufbauen möchten, zu vermitteln.

Session auf dem HTG Kongress

Bereits auf dem letzten Kongress konnte die Junge HTG mit der Podiumsdiskussion ein neues Format in den bewährten Kongress-Strukturen platzieren. Den sehr positiven Resonanzen folgend, wird diese Idee weiterverfolgt, um neben den fachlich-technischen Themen

gesellschaftliche- und unternehmerische Fragestellungen aus Sicht der Wasserbauingenieure zu diskutieren.

Obige Termine können Sie schon heute in Ihren Kalendern notieren.

Zu allen Veranstaltungen folgen genaue Ankündigungen in den folgenden Ausgaben der HANSA sowie auf der Homepage: www.htg-online.de und in der XING-Gruppe »JungeHTG«.

Veranstaltungsfahrplan Junge HTG 2019

Monat	Datum (voraussichtlich)	Veranstaltung
Januar	Mittwoch 16.01.2019	Junge HTG Working Group
Februar	Dienstag 19.02.2019	HTG Fachstammtisch
März	Donnerstag 21.03.2019	Zukunftswerkstatt
April	Donnerstag 11.04.2019	Junge HTG Working Group
Mai	Freitag 17.05.2019	Fachexkursion
Juni	Mittwoch 19.06.2019	HTG Fachstammtisch
Juli	Dienstag 16.07.2019	Junge HTG Working Group
August	Mittwoch – Freitag 21.–23.08.2019	Fachexkursion
September	Mittwoch – Freitag 11.–13.09.2019	HTG Kongress
Oktober	Montag 21.10.2019	HTG Working Group
November	Mittwoch 20.11.2019	Zukunftswerkstatt
Dezember	Donnerstag 05.12.2019	HTG Fachstammtisch

Der Jahresauftakt findet am Mittwoch, den 16.01.2019 um 18 Uhr in Hamburg (voraussichtlich bei der Hamburg Port Authority, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg) statt.

HTG Geschäftsstelle: Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg, www.htg-online.de **Vorsitzender:** MDir Reinhard Klingen, service@htg-online.de **Geschäftsführung:** Dipl.-Ing. oec. Michael Ströh, Tel. 040/428 47-52 66, michael.stroeh@htg-online.de **Schriftleitung:** Dr.-Ing. Manuela Osterthun, Generaldirektion Wasserstraßen u. Schifffahrt, Standort Hannover, Tel. 0511/91 15-31 88, manuela.osterthun@wsv.bund.de **Sekretariat:** Bettina Blaume, Tel. 040/428 47-21 78, service@htg-online.de

worldwide conferences | exhibitions | seminars for shipping commodities finance

Marine + Offshore

 03.12.2018 WILLEMSTAD
 Mare Forum Curacao
www.mareforum.com/

 03.-05.12.2018 LONDON
 BMWTech Conference
www.maritime.knect365.com/

 05.-07.12.2018 LONDON
 Salvage & Wreck Removal
www.maritime.knect365.com

 05.-07.12.2018 GUANGZHOU
 INMEX China
www.maritimeshows.com

 10.-11.01.2019 AACHEN
 49. Internationales Wasserbausymposium
www.iwasa.de

 18.01.2019 BREMEN
 VHT-Neujahrsempfang
www.vht-online.de

 21.-24.01.2019 DUBAI
 Middle East Bunkering, www.petrospot.com

 23.01.2019 BREMEN
 Workshop IT-Grundschutz Schiffsbetrieb
www.vht-online.de

 23.01.2019 LONDON
 Power & Propulsion Alternatives for Ships
www.rina.org.uk

 30.-31.01.2019 HAMBURG
 18. Tagung: Korrosionsschutz in der
 maritimen Technik
www.dnvgl.com/korr-tagung

 04.-06.02.2019 ROTTERDAM
 Heavy Lift Specialist Seminar
info@heavyliftspecialist.com

 05.-06.02.2019 BREMERHAVEN
 7. Fachtagung Brandschutz im Schiffbau
www.dmt-group.com

 06.-07.02.2019 ROM
 Maritime Reconnaissance &
 Surveillance Technology
www.maritime-recon.com

 21.02.2019 ROSTOCK
 STG-Sprechtag »Ausgewählte Themen zu
 Festigkeit, Schwingungen und Schall
www.stg-online.de

 04.-05.04.2019 LAS PALMAS
 Mid Atlantic Ship Repair & Supply Summit
www.midatlanticshiprepair.com

 08.05.2019 HAMBURG
 Forum Wissenschaft
www.htg-online.de

 08.-09.05.2019 ROSTOCK
 Zukunftskonferenz Wind + Maritim
www.wind-maritim.de

 04.-07.06.2019 OSLO
 Nor Shipping 2019
www.nor-shipping.com

 25.-27.06.2019 CHINA
 Marine Fuels 260 China
www.ibc-asia.com/conferences/

 23.-24.09.2019 HAMBURG
 7 th Conference on Ship Efficiency
 Reducing CO₂-Emissions-Energy Saving and
 other alternatives
www.stg-online.de

 05.-08.11.2019 Rotterdam
 Europort 2019, www.europort.nl

 07.11.2019 HAMBURG
 Workshop Korrosionsschutz
www.htg-online.de

Shipping + Logistics

 30.-31.01.2019 AMSTERDAM
 7 th Ship Recycling Congress 2019
www.wplgroup.com

 31.01.-01.02.2019 MIAMI
 19 th Coaltrans USA
www.coaltrans.com

 05.-06.02.2019 MÜNCHEN
 Forum Automobillogistik 2019
www.bvl.de

 11.-12.02.2019 DUBAI
 Breakbulk Middle East
bb@ite-exhibitions.com

 21.02.2019 PARIS
 1st Mare Forum Paris,
www.mareforum.com

 26.02.2019 SINGAPUR
 5 th Maritime Singapore 2019
www.mareforum.com

 26.-27.02.2019 COVENTRY
 IntraLogistex Exhibition
www.intralogistex.co.uk

 27.-28.02.2019 LONDON
 Design and Operation of Ice Class Vessels
www.rina.org.uk

 27.-28.02.2019 SINGAPUR
 22nd ACI Ballast Water Management
 Conference, www.wplgroup.com

 03.-06.03.2019 LONG BEACH
 TPM Transpacific Maritime Conference 2019
www.events.joc.com/tpm-2019

 05.-07.03.2019 GDYNIA
 Transport Week 2019
www.transportweek.com

 06.-07.03.2019 ROTTERDAM
 4 th European Dredging Summit
www.wplgroup.com

 18.-19.03.2019 KAIRO
 5 th Coaltrans Middle East
www.coaltrans.com

 19.-20.03.2019 LONDON
 Supply Chain Conference
www.supplychainconference.co.uk/

 19.-21.03.2019 ATLANTA
 Automotive Logistics
 Supply Chain Conference
www.automotivelogistics.media/events

 19.-22.03.2019 KOPENHAGEN
 Green Ship Technology
www.maritime.knect365.com

 20.-21.03.2019 AMSTERDAM
 Ferry Shipping Summit
www.ferryshippingsummit.com

 21.03.2019 LUZERN
 Luzerner Transport- und Logistiktag
juana.vasella@unilu.ch

 27.03.2019 ATHEN
 19 th Mare Forum Greece 2019
www.mareforum.com

 01.-05.04.2019 SCHANGHAI
 LNG 2019
www.lng2019.com

 02.-04.04.2019 STAMFORD
 CMA Shipping
www.maritime.knect365.com

 08.-11.04.2019 MIAMI BEACH
 Seatrade Cruise Global
www.seatrade-cruise.com

 10.-11.04.2019 KOPENHAGEN
 Copenhagen Shipping Summit
www.shipping-summit.com

 24.-25.04.2019 HAMBURG
 19. Tagung Schweißen in der
 maritimen Technik
www.slv-nord.de/tagung-schweissen

 02.-05.04.2019 HELSINKI
 Arctic Shipping Forum
www.maritime.knect365.com

 09.-10.04.2019 SINGAPUR
 TOC Asia 2019
www.tocevents-asia.com

 23-25.04.2019 HUNTINGTON BEACH
 Finished Vehicle Logistics North America
www.automotivelogistics.media/events

 13.-15.05.2019 HAMBURG
 Global Liner Shipping Conference
www.maritime.knect365.com

 21.-23.05.2019 BREMEN
 Breakbulk Europe 2019
www.breakbulk.com

 18.-20.06.2019 ROTTERDAM
 TOC Europe 2019, www.tocevents-europe.com

 25.-27.06.2019 AMSTERDAM
 electric & hybrid 2019
www.electriandhybridmarineworldexpo.com

 25.-27.06.2019 AMSTERDAM
 Autonomous Ship Technology Symposium 2019
www.autonomousshipsymposium.com

 16.-18.09.2019 TARRAGONA
 PPI Transport Symposium (Pulp & Paper)
www.events-risinfo.com/transport-symposium

Commodities + Energy

 04.-06.12.2018 HO CHI MINH CITY
 Annual Asia International Sugar Conference
www.ibc-asia.com

 04.-06.12.2018 HO CHI MINH CITY
 Soft Commodities Week Asia
www.ibc-asia.com/event

 06.12.2018 NEW YORK CITY
 Platts Global Energy Outlook
<https://www.spglobal.com/platts>

 22.-24.01.2019 HOUSTON
 Argus Americas Crude Summit
www.argusmedia.com

 06.-08.02.2019 BERLIN
 Fruit Logistica, www.fruitlogistica.de

 07.-08.02.2019 FRANKFURT
 Argus Petrochemical Markets
www.argusmedia.com

 26.-28.02.2019 LONDON
 International Petroleum Week
www.ipweek.co.uk/

 27.-28.02.2019 SINGAPUR
 LNGcg Asia, Anna.Beckett@Knect365.com

 11.-14.03.2019 SINGAPUR
 Wind Power & Turbine Tech Asia
<https://www.ibc-asia.com>

 06.-07.05.2019 VANCOUVER
 International Pulp Week
<http://internationalpulpweek.com>

 04.-06.09.2019 HONGKONG
 Asia Fruit Logistica
www.asiafruitlogistica.com



**Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.**



www.seenotretter.de

Inserentenverzeichnis | Index of Advertisers

Bilfinger SE	U4
Chr. Mayr GmbH & Co. KG	31
Clarksons	13
Wärtsilä Seals and Bearings	63
DGZRS	62
DNV GL SE	3
FahnenFleck GmbH & Co. KG	35
FIRST Reisebüro	71
Fr. Fassmer GmbH & Co.	Titel
GROMEX GmbH	6
Hafen Hamburg Marketing e. V.	47
Hero Lang	5
Internationales Maritimes Museum Hamburg	4
Initiative Kiel Canal e.V.	67
Jade Hochschule	22
Kühme Armaturen GmbH	58
LINK LUKOIL Marine Lubricants Ltd.	72
Lukoil 1/4 quer in Shipbuilding	55
Maximilian Verlag GmbH & Co. KG	U2
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG	61
PMA GmbH	59
SKULD Germany GmbH	7
Wärtsilä Seals and Bearings	63
Walter Hering KG	6

Das Anzeigenverzeichnis dient der Leserorientierung. Es ist kein Bestandteil des Anzeigenauftrags. Der Verlag übernimmt keine Gewähr für Richtigkeit und Vollständigkeit.

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

Herausgeber
Prof. Peter Tamm †
Geschäftsführung
Peter Tamm, Thomas Bantle

Redaktion

Chefredakteur: Krischan Förster (KF)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-206 | k_foerster@hansa-online.de
Stellv. Chefredakteur: Michael Meyer (MM)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-212 | m_meyer@hansa-online.de
Redakteur: Felix Selzer (fs)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-210 | f_selzer@hansa-online.de
Redakteur: Thomas Wägener (TWG)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-209 | t_waegener@hansa-online.de

Korrespondenten

Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Schiffstechnik:
Dr. Hans G. Payer, Dipl.-Ing. Michael vom Baur (MvB)
Offshore: Anne-Katrin Wehrmann (aw)
Märkte und Versicherungen: Michael Hollmann (mph)
Director for Greater China: Dr.-Ing. Tao Jiang
Asien: Patrick Lee
Amerika: Barry Parker
Großbritannien: Samantha Fisk

Layout

Sylke Hasse, Tel. +49 (0)40-70 70 80-207, s_hasse@hansa-online.de

Events | Layout

Sylvia Wilde, Tel. +49 (0)40-70 70 80-211 | Fax -214 | s_wilde@hansa-online.de

Verlag und Redaktion

Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG, Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg
Postfach 10 57 23, 20039 Hamburg, Tel.: +49 (0)40-70 70 80-02, Fax -214,
www.hansa-online.de

Leitung Marketing und Anzeigen

Markus Wenzel, Tel. +49 (0)40-70 70 80-312 | m_wenzel@hansa-online.de

Anzeigenverwaltung

Sandra Winter, Tel. +49 (0)40-70 70 80-225 | Fax -208 | s_winter@hansa-online.de

Verlagsvertretung für Deutschland

Verlagsbüro ID GmbH & Co. KG | Tel. +49 (0) 511 61 65 95-0 | kontakt@verlagsbuero-id.de

Australien: Michael Warneke, Permarinus – Maritime Consultancy Pty Ltd., Fremantle
WA 6100 Australia, Mobile: +61 418 452 560, michael.warneke@permarinus.com.au

GB, Frankreich, Spanien, Portugal, Skandinavien: Emanuela Castagnetti-Gillberg,
Tel. +33 619 371 987, emanuela.hansainternational@gmail.com

USA: Detlef Fox, D.A. Fox Advertising Sales Inc., 5 Penn Plaza, 19th Floor,
NY 10001 New York, USA, detleffox@comcast.net

Niederlande: Numij Media, Mark Meelker, Teldersdijk 53, 2321 TR Leiden,
Postfach 4, 2300 AA Leiden, Tel. +31 71-8886708, M: 06 515 84086, hansa@numij.nl

Polen: LINK, Maciej Wedzinski, Wegornik 2/2, 72-004 Tanowo, Poland,
Tel./Fax +48 91-462 34 14, acc@maritime.com.pl

Abonnentenbetreuung/Vertrieb

PressUp GmbH, Erste Agentur für Fachpresse-Vertrieb und -Marketing, Wandsbeker Allee 1,
22041 Hamburg, Tel. +49 (0)40-38 66 66-318, Fax -299, hansa@pressup.de

Betreuung Digital-Abos

Markus Wenzel, Leiter Marketing Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG,
Tel. +49 (0)40-70 70 80-312 | m_wenzel@hansa-online.de

Der Auftraggeber von Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen.
Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Untersagt ist die Verwendung von Anzeigenausschnitten
oder -inhalten für die Werbung.

Alle Zuschriften sind an den genannten Verlag zu richten. Rücksendung unangefordert
eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt wurde. Alle Rechte, ins-
besondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbe-
halten. Kein Teil der Zeitschrift darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder
ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung des Verlages reproduziert werden. Namentlich
gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die
Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor.

Die HANSA erscheint monatlich. Abonnementspreis Inland: jährlich EUR 180,00 inkl.
Versandkosten und MwSt. Ausland: jährlich EUR 212,- (EU ohne VAT-Nr.) und EUR 192,-
(EU mit VAT-Nr. und Nicht-EU-Staaten) inkl. Versandkosten. Einzelpreis: EUR 14,80 inkl.
Versandkosten und MwSt. Versand per Luftpost innerhalb Europas und nach Übersee auf
Anfrage. Die HANSA als E-Paper: EUR 180,00 inkl. MwSt. Abo-Plus (Print + E-Paper): EUR
199,- inkl. MwSt./Versand. Für Mehrfachabos werden ab 100 Abos (unter einer Lieferan-
schrift) 25% Rabatt gewährt. Ab 250 Abos beträgt der Rabatt 50%. Mitglieder der HTG er-
halten die Zeitschrift im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Der Abonnementspreis ist im Voraus
fällig und zahlbar innerhalb 14 Tagen nach Rechnungseingang. Abonnementskündigungen
sind nur mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende der Bezugszeit schriftlich beim Verlag
möglich. – Anzeigenpreisliste Nr. 59 – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von jeder Liefer-
verpflichtung. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Hamburg.

Druck: Lehmann Offsetdruck GmbH, Norderstedt



WISSEN, WAS ZÄHLT
Geprüfte Auflage
Klare Basis für den Werbemarkt

PMG - Presse-Monitor

Für die Übernahme von Artikeln in Ihren internen elek-
tronischen Pressepiegel erhalten Sie die erforderlichen
Rechte unter www.presse-monitor.de oder telefonisch
unter 030 284930 bei der PMG Presse-Monitor GmbH



Die HANSA ist Organ für:

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) | AG Schiffbau-/
Offshore-Zulieferindustrie (VDMA) | Schiffbautechnische Gesellschaft e. V. (STG) |
DNV GL | Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) im DIN | Deutsches
Komitee für Meeresforschung und Meerestechnik e. V. | Seeverkehrsbeirat des Bun-
desministers für Verkehr | IMO-Berichterstattung (Bundesverkehrsministerium,
Abt. Seeverkehr) | Deutscher Nautischer Verein (DNV) | Deutsche Gesellschaft für
Ortung und Navigation (DGON) | Schutzverein Deutscher Rheder V. a. G. | Hafen-
technische Gesellschaft e. V. (HTG) | The World Association for Waterborne Trans-
port Infrastructure (PIANC) | Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.
(ZDS) | Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt | Deutscher Hochseefischerei-Verband e.V. |
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGZRS)

Eine Schwester der ehemaligen
»Japan Senator«



Quelle: HANSA-Archiv

»Japan Senator« – Eine Schrott- und Pleitengeschichte der deutschen Schifffahrtstradition

Vom Bremer Vulkan gebaut, von der Norddeutschen Vermögen finanziert, für die Senator Lines gefahren. Die »Vasi Sun« hat eine ausgeprägte deutsche Schifffahrtsgeschichte, begleitet von diversen Pleiten ihrer »Macher«.
Nach 28 Jahren endet das Kapitel in Bangladesch. Von *Michael Meyer*

Die Zeiten, in denen selbst Containerfrachter verschrottet wurden, die noch nicht mal zehn Jahre alt waren, sind wieder vorbei. In der Hochphase der schweren Krise sahen sich die Reedereien – und Banken – zum Teil zu solchen drastischen Maßnahmen gezwungen. Heute haben sich Angebot und Nachfrage für die weltweite Tonnagekapazität wieder deutlich angenähert. Laut dem Branchendienst Alphaliner waren zuletzt »nur noch« 2,6% der Flotte beschäftigungslos, 195 Schiffe mit zusammen 580.000 TEU. Zum Vergleich: Während der schwersten Zeit waren die Auflieger-Werte zwischenzeitlich auf über 1,4 Mio. TEU bzw. 10% geklettert.

Entsprechend hat sich auch das Alter derjenigen Schiffe wieder zurück entwickelt, die auf ihre letzte Reise geschickt werden. Doch angesichts anstehender umweltpolitischer Vorgaben und steigender Effizienzansprüche findet jedes Schiffsleben einmal ein Ende. Zum Beispiel nach über 28 Jahren, wie im Fall der »Vasi Sun«.

Makler berichten vom Verkauf des 1.743-TEU-Frachters an Abbrecher in

Bangladesch. Das Schiff fuhr zuletzt für die in Singapur beheimatete Reederei Vasi Shipping. Doch die HANSA hat sich die Geschichte des Frachters etwas genauer angesehen und dabei ein Stück deutscher Schifffahrtstradition entdeckt.

Denn die »Vasi Sun« ist eine Einheit vom Typ »BV1800«, daran erkennt man eine Neubau-Serie der ehemaligen Werft Bremer Vulkan. Das traditionsreiche Unternehmen mit großer Bedeutung für die Region war in den 1990er-Jahren trotz intensiven politischen Bemühungen in die Pleite geschlittert. Gebaut wurde das Schiff für die damalige Tochterreederei Senator Lines, betrieben zunächst unter dem Namen »Japan Senator«.

Die Reederei gibt es mittlerweile ebenfalls nicht mehr. Nach finanziellen Schwierigkeiten hatte die südkoreanische Hanjin Shipping 1997 die Mehrheit an Senator übernommen. 2009 konnte man den Carrier schließlich nicht mehr retten, der Geschäftsbetrieb wurde eingestellt, die restlichen Mitarbeiter von Hanjin übernommen. Ein Treppenzwisch der Geschichte: Auch die Reederei Han-

jin ist verschwunden, die Pleite hatte in den vergangenen Jahren für relativ große Erschütterungen in der weltweiten Containerschifffahrt gesorgt.

Davon betroffen war und ist auch der Finanzierungsakteur Norddeutsche Vermögen, er ist ebenfalls Teil der Geschichte der »Vasi Sun«. Das finanziell stark angeschlagene Unternehmen von Bernd Kortüm musste vor einiger Zeit mittels eines – von großer öffentlicher Aufmerksamkeit begleiteten – Schuldenschnitts durch die selbst auf wackeligen Beinen stehende HSH Nordbank gerettet werden. Letztlich half das nur bedingt: Zuletzt wurde die Schifffahrtstochter Norddeutsche Reederei H. Schuldt mit 46 Containerschiffen vom Shipmanager V.Group übernommen.

Die »Vasi Sun« überlebte all diese verhängnisvollen Entwicklungen. Sie fuhr unter verschiedenen Namen, unter anderem als »Kota Perkasa«, »Duburg«, »Scio Sun« und zuletzt eben als »Vasi Sun«. In Bangladesch wird das Schiff jetzt zerlegt. Damit endet die Geschichte der »Vasi Sun« – mitsamt ihrer ausgeprägten deutschen Note. ■



BILFINGER



WE MAKE SCRUBBERS WORK.

Das Ringen um Effizienz wird bestimmt durch Kostendruck und strikte Umweltvorschriften. Bilfinger hat dafür die richtige Lösung: Als führender Industriedienstleister verfügen wir über langjährige Erfahrung mit der Rauchgasentschwefelung. Diese Kompetenz setzen wir erfolgreich für die Hochseeschifffahrt ein. Mit unserer Scrubber-Technologie halten Schiffe die neuen Grenzwerte ein und tragen zu sauberer Meeresluft bei. Unsere Lösung ist maßgeschneidert, zuverlässig und senkt Ihre Kosten. Eine Investition, die sich schnell rechnet.

marine.bet@bilfinger.com
www.bilfinger.com

