

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SICHERHEIT „German Navy Shipping Centre“: Minen-Räumung durch die USA in der Straße von Hormus nicht bestätigt ■ **SEITE 2**

LÄNGS//SEITS Zwei neue Riesen-Docks für Grand Bahama Shipyard - Werftkapazitäten in Freeport erweitert ■ **SEITE 4+5**

FRACHTABSCHLÜSSE CMA CGM beschäftigt den 2022 gebauten Feeder „ASL Hong Kong“ für 35.500 US-Dollar pro Tag ■ **SEITE 7**



Foto: Martens Multimedia

Zulegen konnte Rotterdam, hier das Hafengebiet Botlek, auch beim Umschlag von flüssigem Massengut

Rotterdam steigert Umschlag

Wachstum bei wichtigen Güterströmen vom und zum europäischen Hinterland

Der Hafen Rotterdam hat in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres ein leichtes Plus beim Gesamtumschlag verbucht. 323,2 Millionen Tonnen waren 0,9 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg ist nach Angaben der Hafenverantwortlichen in erster Linie auf einen höheren Umschlag von Kohle, sonstigen trockenen Massengütern, Rohöl und Mineralölprodukten zurückzuführen. Der Containerumschlag blieb mit 10,75 Millionen TEU nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (plus 0,1 Prozent), in Tonnen gemessen wurde ein Rückgang von 2,2 Prozent verzeichnet.

„Die Umschlagzahlen zeigen, dass sich der Rotterdamer Hafen weiterhin an veränderte Rahmenbedingungen anpasst“, kommentiert Boudewijn Siemons, CEO der Port of Rotterdam Authority. „Während sich niedrige Wasserstände, sich verlagernde Energieströ-

me und der Druck auf die europäische Industrie auf verschiedene Märkte auswirken, verzeichnen wir ein Wachstum bei wichtigen Güterströmen vom und zum europäischen Hinterland. Gleichzeitig erkennen wir, wie wichtig starke Verbindungen zum Hinterland für die europäische Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit sind.“ Insbesondere aus diesem Grund müsse in zukunftssichere Wasserwege sowie Straßen- und Schienennetze investiert werden. Eine zuverlässige Infrastruktur bilde die Grundlage für Wirt-

323,2

Millionen Tonnen betrug der Gesamtumschlag in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres

schaftswachstum und widerstandsfähige Lieferketten.

Der Umschlag von flüssigem Massengut stieg im Rotterdamer Hafen in den ersten drei Quartalen um 3,1 Prozent auf 150,9 Millionen Tonnen. „Aufgrund des Wegfalls der Einfuhren von Erdölprodukten aus dem Nahen Osten infolge der Blockade der Straße von Hormus haben europäische Raffinerien begonnen, mehr Rohöl einzuführen und zu verarbeiten“, teilt die Port of Rotterdam Authority mit. Dies habe nicht nur zu einem Anstieg des Rohölumschlags um 2,1 Prozent geführt, sondern auch zu einem Plus von 11,1 Prozent beim Umschlag von Erdölprodukten. Insbesondere deren Export legte den Angaben zufolge mit 31,9 Prozent kräftig zu, während die Importe um 6,9 Prozent zurückgingen.

Nahezu stabil blieb indes der LNG-Umschlag (minus

Rheinmetall und MSC kaufen Rumänien-Werft

Auktion: Mangalia für 138 Millionen Euro ersteigert

Eine ungewöhnliche Partnerschaft mit Blick auf eine partnerschaftliche Schiffbaunutzung sind das Düsseldorfer Rüstungsunternehmen Rheinmetall und die Schweizer Reederei MSC eingegangen. Sie wollen für 138 Millionen Euro die rumänische Mangalia-Werft südlich von Constanta übernehmen. Die Partner erhielten den Zuschlag im Rahmen einer Auktion.

Ziel des gemeinschaftlichen Kaufes ist der Aufbau eines Dual-Use-Fertigungsstandorts, an dem zivile und militärische Schiffbauaktivitäten für den nationalen und internationalen Markt parallel entwickelt und abgearbeitet werden.

Dafür ist eine neue Standort-Struktur nötig. Die Werft wird in verschiedene Sektoren und Sicherheitsbereiche gegliedert. Für die Rheinmetall-Division Naval Systems wird die Mangalia-Werft eine wesentliche Rolle beim Bau der vier von der rumänischen Regierung beauftragten Marineschiffe spielen. Dazu gehören zwei 96 Meter lange Hochsee-Patrouillenschiffe sowie zwei 43 Meter lange Taucherunterstützungsschiffe.

Zeitgleich soll der neue, rumänische Standort Rheinmetall als Hub für weitere militärische Schiffbauprojekte dienen. Damit schafft sich das Rüstungsunternehmen eine „skalierbare Grundlage für zukünftige Projekte in Südosteuropa“ und stärkt seine Position in diesem strategisch wichtigen Markt. ■ jökö

Fortsetzung Seite 3 ►

Trump schützt Moskau vor Sanktionen

US-Raketen-Frühwarnung schon wieder eingestellt

ZERSTÖRUNG US-Warnungen vor russischen Raketen haben die Ukraine am Montag nicht erreicht. Russland konnte so erneut Energieanlagen und Infrastruktur in mehreren Regionen zerstören.

Laut Präsidenten Wladimir Putin seien jetzt mindestens 550.000 Familien ohne Strom. Auf Kiew und Region wurden 16 ballistische Raketen gefeuert, mehr als 200 Drohnen attackierten andere Landesteile. Mindestens eine 21-Jährige kam in Kiew ums Leben. Putin sprach von Realitätsverweigerung, wenn Lieferungen von Raketen für die Flugabwehr der Ukraine blockiert würden, während Russland Aufschübe bei Sanktionen bekomme. Zuletzt hatten die USA Sanktionen gegen russischen Diesel vorübergehend aufgehoben. US-Präsident Donald Trump setzte zudem neue Russland-Sanktionen kurz vor ihrem Inkrafttreten aus. ■ dpa/jök

St. Petersburg unter Beschuss

TERMINALBRAND Luftlinie ist Russlands Ostsee-Hafenstadt St. Petersburg rund 1050 Kilometer von Kiew entfernt. Die Ukraine soll am Wochenende wieder mit Dutzenden Drohnen unter anderem ein Öltankterminal im Hafen und ein Rechenzentrum angegriffen haben.

Das Militär habe laut „Tass“ in der Region 126 ukrainische Drohnen abgewehrt. Auf dem Öltankterminal sei ein Feuer ausgebrochen, sagte der St. Petersburger Gouverneur Alexander Beglow. Ukrainische Medien zeigen einen Treffer auf einer achtspurigen Brücke in St. Petersburg. Russland hatte erst jüngst eine Brücke in Kiew getroffen.

Das Rechenzentrum gehört dem Tass-Bericht zufolge der Social-Media-Internetfirma VK. ■ dpa/jök

Ägypten bietet Saudis Hilfe an

„German Navy Shipping Centre“ sieht Minen-Räumung durch USA als nicht bestätigt



Foto: Hasenpusch

Rohöltanker „Angola Prospektity“ unter Liberia-Flagge hat nach Beschuss Schäden am Tank und Ruder erlitten

Nachdem US-Präsident Donald Trump seinen früheren, engen Verbündeten Saudi-Arabien nicht im Kampf gegen die Huthi-Miliz unterstützen will, hat außer dem „Mekka-Militärbündnis“ (besteht seit August) mit der Türkei und Pakistan, jetzt auch Ägypten Unterstützung bei der Verteidigung gegen die Rebellen aus dem Jemen zugesagt.

Das Nachbarland will „alle notwendigen und möglichen“ Maßnahmen ergreifen, um die „Sicherheit und Stabilität“ der Saudis zu verteidigen. Konkrete Pläne teilte der Nationale Verteidigungsrat Ägyptens allerdings nicht mit, in dem Präsident Abdel Fattah al-Sisi den Vorsitz hat.

Das ägyptische Parlament hatte am Sonntag darüber beraten und wollte Montag die Debatte in einer weiteren Sitzung fortsetzen. Es wäre eine Zweidrittelmehrheit nötig, um Truppen nach Saudi-Arabien zu entsenden. Im Königreich gab es bei Huthi-Angriffen unter anderem auf den internationalen Flughafen in Riad wieder mehrere Tote und Verletzte.

Al-Sisi sagte bereits am Sonnabend, dass sein Land „jeden Schritt“ unternehmen werde, um Saudi-Arabien zu schützen, wenn Riad die Regierung in Kairo darum bitten würde. Es gehe dabei aber nur um Verteidigung. „Ich

spreche nicht davon, gegen irgendjemand in den Krieg zu ziehen oder irgendjemand anzugreifen“, sagte al-Sisi.

Die wahrscheinlichste Hilfe Ägyptens sei die Entsendung von Drohnen und Raketen ans Nachbarland, sagte Verteidigungs-Experte Alexandru Hudisteanu dem Nachrichtenkanal „Al Jazeera“. Nahost-Experte Tallha Abdulrazaq sieht dagegen eher ein Einsatz der Flotte Ägyptens im Roten Meer, mit der Versorgungswege der Huthi-Miliz abgeschnitten werden könnten.

Ägypten hat unter anderem Sorge, dass erneute Angriffe der Huthi auf Handelsschiffe wie schon 2023 und 2024 auch den Verkehr am weiter nördlich gelegenen Suezkanal, der Haupteinnahmequelle des Landes, beeinträchtigen könnten. Wegen Angriffen der Huthi brachen der Verkehr seinerzeit ein und damit auch die für Ägypten wichtigen Einnahmen aus dem Kanalbetrieb.

Während das US-Regionalkommando Centcom auf der Plattform „X“ behauptet, der Passagen-Korridor in der Straße von Hormus sei minenfrei und sicher, bleibt die Sicherheitslage nach Angabe des „German Navy Shipping Centre“ dort weiterhin „äußerst angespannt“. Das Marine-Center warnt: „Die bereits

zuvor durch die USA erklärte Räumung der Minen in den internationalen Gewässern der Straße von Hormus wurde bislang nicht unabhängig bestätigt.“ Seit dem späten Freitag gab es in der Golfregion zwei Tanker-Enterversuche durch Schnellboote der iranischen Revolutionsgarden und einen Tanker-Beschuss nordöstlich von Al Jubayl in Saudi-Arabien.

Die Experten der Deutschen Marine analysieren, eine nachhaltige Normalisierung des Schiffsverkehrs sei nicht festzustellen. Das Verkehrsaufkommen in der Straße von Hormus würde weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau liegen. Die anhaltenden militärischen Spannungen zwischen den USA und Iran sowie die fortbestehende US-Seeblockade iranischer Häfen würden unverändert die maritime Sicherheitslage prägen.

Allein zwischen dem 8. und 14. Oktober habe es 13 Angriffe auf Handelsschiffe gegeben, darunter der 330 Meter lange Rohöltanker „Angola Prospektity“ (IMO 9896414, ex „Hunter“), laut Center mit deutschem Bezug. Das Schiff unter Liberia-Flagge wurde bereits am vorletzten Sonntag an der Backbordseite getroffen, wies danach Schäden am Tank und am Rudermaschinenraum auf. ■ dpa/jök

► Fortsetzung von Seite 1

0,2 Prozent), beim übrigen flüssigen Massengut betrug der Rückgang 3,8 Prozent.

Um 2,1 Prozent auf insgesamt 50,4 Millionen Tonnen zulegen konnte der Umschlag von trockenem Massengut. Bei Kohle gab es mit 15,3 Prozent die größten Zuwächse. „Der Anstieg ist vor allem auf die Erholung des Umschlags von Koks- und Kohle, bestimmt für die europäische Stahlproduktion, gegenüber dem außergewöhnlich niedrigen Niveau des Jahres 2025 zurückzuführen“, berichten die Rotterdamer Hafenverantwortlichen. Außerdem habe die Nachfrage nach Kraftwerkskohle aufgrund vergleichsweise hoher Gaspreise angezogen. Auch die zusätzliche Stromerzeugung in niederländischen Kraftwerken, unter anderem für den Export aufgrund von Wartungsarbeiten in Nachbarländern, habe zu diesem Wachstum beigetragen.

Der Umschlag von Eisenerz und Schrott ging im Berichtszeitraum unterdessen um 5,9 Prozent zurück. „Logistik-Störungen aufgrund niedriger Wasserstände auf europäischen Flüssen führten zu höheren Transportkosten und schränkten die Rohstoffver-



Foto: Eric Bakker

Mit 10,75 Millionen TEU auf Vorjahresniveau: Containerumschlag im Rotterdamer Hafen, hier Euromax-Terminal

sorgung ein“, wie die Port of Rotterdam Authority mitteilt. Stahlhersteller hätten daher häufiger auf vorhandene Lagerbestände zurückgegriffen, während gleichzeitig weniger Schrott für den Export über Rotterdam zur Verfügung stand. Beim Umschlag von Agar-Schüttgut wurde ein Rückgang um 11,4 Prozent verzeichnet. Getrieben von einer höheren Nachfrage nach Roh-

stoffen für das Baugewerbe konnte bei sonstigem trockenem Massengut ein Plus von 15 Prozent verbucht werden. Sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland deuteten steigende Investitionen in Energieinfrastruktur, Schienenverkehr und Wohnungsbau auf eine allmähliche Erholung der Baubranche hin.

Für das Stückgut-Segment meldet Rotterdam einen Rück-

gang von 1,4 Prozent. Der Ro-Ro-Umschlag stieg aufgrund der weiterhin schwachen wirtschaftlichen Entwicklung im Vereinigten Königreich nur geringfügig. Das Minus von 10,2 Prozent bei sonstigem Stückgut sei auf die anhaltende Stagnation der europäischen Fertigungsindustrie, insbesondere im Maschinenbau und in der Automobilbranche, zurückzuführen. ■ bek

Umweltverbände: Planung für A26 Ost anpassen

Offener Brief von BUND und Nabu Hamburg an Verkehrsminister Bilger – „Über tragfähige Lösungen sprechen“

Der BUND und der Nabu Hamburg fordern eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung im Hamburger Hafen. In einem offenen Brief an Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU) schlagen die Umweltverbände nun einen Kompromiss im Streit um die A26 Ost vor.

Dass der Hafen eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung benötigt, erkennen BUND und Nabu an. Statt einer neuen Autobahn durch Naturflächen setzen die Verbände weiterhin grundsätzlich auf den Ausbau der bestehenden Haupthafenroute einschließlich der ohnehin zu ersetzenden Köhlbrandbrücke. Zugleich fordern sie, die vom Bundesverwaltungsgericht benannten Alternativen zur bisherigen „Vorzugsvariante Süd 1“ zu prüfen.

Hintergrund ist ein Urteil vom 8. Oktober vergangenen Jahres. Auf Klage der Umweltverbände hatte das Gericht den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt der A26 Ost für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Bei der Auswahl der Trasse seien Klimawirkungen nicht ausreichend berücksichtigt worden. Das Bundesverwaltungsgericht hielt es für möglich, dass bei einer ordnungsgemäßen Prüfung die alternative „Trasse Süd 2“ gewählt würde. Diese beanspruche keine Nieder-

Interessen des Hafens ebenso Rechnung tragen wie dem Schutz wertvoller Moorflächen

moorböden, sei artenschutzrechtlich konfliktärmer, kürzer und kostengünstiger.

„Wir lehnen den Neubau der A26 Ost weiterhin ab. Gleichzeitig wissen wir, dass der Hamburger Hafen eine leistungsfähige Verkehrsanbindung braucht“, erklärt Sabine Sommer, Vorsitzende des BUND Hamburg, und fügt hinzu: „Deshalb schlagen wir vor, die vorhandene Haupthafenroute einschließlich der Köhlbrandquerung weiterzuentwickeln, statt eine zusätzliche Autobahn durch wertvolle Moorflächen zu bauen. Wir sind bereit, über tragfähige Lösungen zu sprechen, die den Verkehrsbedürfnissen gerecht werden und zugleich Klima und Natur schützen.“

Im laufenden Planergänzungsverfahren halte die Deges

an der bisherigen „Vorzugsvariante Süd 1“ fest. Dabei würden drei alternative Trassen nach ihrer eigenen Klimaprüfung besser abschneiden. „Das Bundesverwaltungsgericht hat deutlich gemacht, dass es bessere Alternativen geben kann. Wir erwarten, dass diese Möglichkeiten ernsthaft geprüft werden und die Planung entsprechend angepasst wird“, sagt Malte Siegert, Vorsitzender des Nabu Hamburg. „Unser Ziel ist, einen weiteren Rechtsstreit zu vermeiden und Lösungen zu finden, die in angemessener Art und Weise den Interessen des Hafens sowie der aktuellen Hafenentwicklung ebenso Rechnung tragen wie dem Schutz unserer wertvollen Moorflächen und damit dem Schutz unserer Lebensgrundlagen.“ ■ bek

„Lucayan“ – benannt nach Ureinwohner-Volk der Bahamas

Karibik-Werft hat gleich zwei neue Riesen-Docks innerhalb nur eines Jahres bekommen

Grand Bahama Shipyard hat seine Werftkapazitäten in Freeport erweitert. Das teilt Peter Gast Shipping in Hamburg mit, die offizielle Vertretung für den deutschen Kundenstamm. Dort haben deutsche Reedereien und Schiffsmanager direkte Ansprechpartner für Anfragen, Projektvorbereitungen sowie kommerzielle Werft-Abstimmung.

Das Schwimmdock „Lucayan“ ist knapp 414 Meter lang und verfügt über eine Tragfähigkeit von 130.000 Tonnen. Es handelt es sich nach Werftangaben um das derzeit größte Schwimmdock der Welt. Gebaut wurde „Lucayan“ bei CSSC Qingdao Beihai Shipyard in China. Das Dock ist insbesondere für große Kreuzfahrtschiffe, aber auch für große Handelsschiffe wie etwa Ultra Large Container Ships ausgelegt. „Lucayan“ ist bereits das zweite neue Schwimmdock, das Grand Bahama Shipyard dieses Jahr in Betrieb genommen hat.

Das ebenfalls neue Dock „East End“ ist rund 357 Meter lang und 70 Meter breit und verfügt über eine Tragfähigkeit von 93.500 Tonnen. Die Werft in Freeport verfügt nun über drei operative Docks und gehört damit zu den größten Reparaturwerften der westlichen Hemisphäre.

Durch die neuen Dockkapazitäten bietet Grand Bahama Shipyard auch für deutsche Reedereien Platz für sehr große Schiffe aus der Kreuzfahrt- und Handelsschifffahrt, andererseits aber auch eine hohe Flexibilität für kleinere Schiffstypen.

Das sei laut Peter Gast Shipping interessant für Schiffe, die im Atlantik, in der Karibik oder auf Verkehren zwischen Europa und Nord-beziehungsweise Südamerika eingesetzt werden. ■ tja



2

neue China-Docks hat
die Werft in einem Jahr in
Betrieb genommen

130.000

Tonnen Tragfähigkeit
hat die größte Einheit
der Karibik-Werft

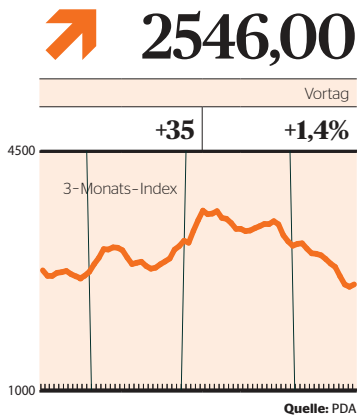
414

Meter lang ist
das weltgrößte
Schwimmdock „Lucayan“

In leuchtendem Blau, wie das
die Werft umgebende,
karibische Meer, sind die
beiden neuen Docks lackiert



BALTIC DRY INDEX 19.10.2026



IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

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

THB Täglicher Hafenbericht

DVV Media Group GmbH

Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 T: +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info

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

Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Stellvertretender Chefredakteur:

Ralf Johanning (jh)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja), Jörg Köhnemann (jök)

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stiehler

Layout: Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (Lt.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

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

Anzeigenverkauf: Nicole Junge

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

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 64
 vom 01. Januar 2026.

Leiter Marketing & Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260

leserservice@thb.info

Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2026.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1668,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter „Fofftein“. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 2.168,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.404,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 740 EUR inkl. MwSt.

Druck: L&S Digital GmbH & Co. KG

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

Klimawandel bleibt im Fokus

Europäischer Hafenverband Espo veröffentlicht aktuellen Umweltbericht



Foto: BIG/Robert Weiß

Extremes Niedrigwasser, hier die Rheinschleife bei Boppard, stellt Schifffahrt und Häfen vor Herausforderungen

Für die europäischen Häfen ist und bleibt der Klimawandel eine der wichtigsten Herausforderungen im Zuge umweltpolitischer Maßnahmen. Das ist das Kernergebnis des aktuellen „Espo Environmental Report – EcoPortsinsights“, der jährlich vom europäischen Hafenverband herausgegeben wird. Zum fünften Mal in Folge landete das Thema an der Spitze aller Top-Umweltprioritäten. Auch Luftqualität und Energieeffizienz haben die Häfen im Blick.

Die diesjährige Ausgabe der Studie basiert auf Daten von 73 europäischen Häfen aus 17 Ländern. Über die „EcoPorts Self-Diagnosis Method“ (SDM) liefern die Häfen zahlreiche Umweltdaten, die die Grundlage für den Bericht bilden. Demnach ist das Umweltmanagement weiterhin fest etabliert. Im Jahr 2026 verfügen 77 Prozent der Häfen über mindestens ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (EMS), 99 Prozent haben definierte Ziele zur Umweltverbesserung und 95 Prozent betreiben ein Umweltmonitoring-Programm.

Die Rangfolge der Umweltprioritäten bleibt an der Spitze bis auf kleinere Änderungen stabil: Der Klimawandel steht im fünften Jahr in Folge an erster Stelle, gefolgt von

Luftqualität und Energieeffizienz, die jeweils die Plätze tauschen. Lärm rückt um einen auf Platz vier vor, das Verhältnis zur lokalen Gemeinschaft fällt auf Platz fünf. Nach wie vor müssen die Häfen also Klima- und Energieherausforderungen ebenso angehen wie lokale Anliegen zu Luftqualität, Lärm und den Beziehungen zu den umliegenden Gemeinden.

Am drängendsten sind jedoch die Auswirkungen des Klimawandels. Die europäischen Häfen bekommen bereits heute dessen Folgen

Bei Umweltprioritäten steht der Klimawandel im fünften Jahr in Folge an erster Stelle, gefolgt von Luftqualität und Energieeffizienz

zu spüren. Der Bericht setzt diese Zahlen in den Kontext eines Jahres, das in Europa von Hitzewellen, Dürre, Waldbränden und Überschwemmungen geprägt war, sowie von außergewöhnlich niedrigen Pegelständen auf Wasserstraßen wie Rhein und Donau.

Insgesamt 70 Prozent der Häfen berichten, dass sie in der jüngeren Vergangenheit betriebliche Herausforderun-

gen durch beispielsweise Extremwetter meistern mussten. 79 Prozent haben daher Maßnahmen zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit bestehender Infrastruktur ergriffen und 89 Prozent berücksichtigen Klimaanpassung schon in der Planungsphase neuer Infrastrukturprojekte. Außerdem geben 85 Prozent an, sich ein eigenes Treibhausgas-Reduktionsziel gesetzt zu haben.

Um das Einhalten gesteckter Ziele zu überwachen, wird das Monitoring in den Häfen immer wichtiger und erreicht hinsichtlich der Energieeffizienz mit 90 Prozent einen besonders hohen Wert. Den Kohlendioxid-Fußabdruck verfolgen 85 Prozent der Häfen genau und ein Recycling-Monitoring betreiben rund 80 Prozent.

Auch umweltfreundliche Dienstleistungen für die Schifffahrt entwickeln sich weiter. So ist Landstromversorgung (OPS) in 60 Prozent der Häfen verfügbar. Probleme bereiten jedoch noch oftmals der Netzanschluss sowie begrenzte elektrische Kapazitäten. Die Hubs unterstützen auch den Übergang zu sauberem Straßenverkehr. Ladestationen für Pkw und/oder Lkw sind in 93 Prozent der Häfen verfügbar, Wasserstoff-tankstellen für Lkw melden zehn Prozent. ■ inn

„ASL Hong Kong“ erlöst 35.500 Dollar/Tag

Der 2022 bei Huanghai Shipbuilding in Weihai (China) gebaute 1781-TEU-Feeder wird von CMA CGM beschäftigt
+++ Sea Express chartert den 2013 gebauten 1387-TEU-Carrier „Xia Men Ze An“ für 25.000 US-Dollar am Tag

Container Geared	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Xia Men Ze An	1387	2013	12 to 14 months trading	Far East + Persian Gulf + India	25.000 \$ daily	Sea Express

Container Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Zhejiang Mingfei	6088	2027	24 months trading	worldwide	57.000 \$ daily	Maersk
ASL Hongkong	1781	2022	12 to 14 months trading	Far East	35.500 \$ daily	CMA CGM

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Ocean Changhong	88.083	2008	Hadong	11.09.2026	23.000 \$ daily	East Australia intention coal	South Korea	KLC
Alexis	81.622	2012	Gangavaram	14.09.2026	35.000 \$ daily	EC India intention coal	West Coast India	Avenir
Apollon	75.614	2017	EC South America	09.10.2026	33.500 \$ daily	intention grains	Skaw-Spain range	Cefetra
Merchia	63.800	2015	Richards Bay	15.09.2026	26.500 \$ daily	+ 270.000 \$ ballast bonus	East Coast India	Oldendorff
CL Judy	63.656	2017	Singapore	12.09.2026	17.000 \$ daily	Indonesia	China	Transtech
Plate Queen	55.649	2007	Singapore	14.09.2026	17.000 \$ daily	Indonesia	South China	Tong Li Shipping
HPC Pioneer	38.215	2011	Port Dampier	11.09.2026	19.000 \$ daily	intention salt	China	Berge Bulk

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Cape India	170.000 t iron ore	Tubarao (Praia Mole) / Qingdao	14.10.2026	41,88 \$/t	three days shinc load 30.000 t shinc discharge	Classic Maritime

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
Ashoka	270.000 t dirty	Fujairah / eastward	12.09.2026	WS 260	Vitol
DHT Mustang	270.000 t dirty	US Gulf / China	13.10.2026	29,5 Mio. \$ lump sum	Unipec

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

Quelle: THB-Marktanalyse



Feeder „ASL Hong Kong“ fährt 12 bis 14 Monate für CMA CGM in Fernost



Mupu „Xia Men Ze An“ (ex „Kota Buana“) ist in Hongkong registriert

Chemieunfall-Übung im Watt

Havariekommando bereitet landseitige Kräfte auf maritime Schadenslagen vor



Foto: THW Media Team/Mario Filsinger

Großübung „Wattsturm 2026“: Einsatzkräfte mit Chemikalien-Schutzanzügen bergen Fässer mit Gefahrgut

Was tun, wenn giftige Stoffe nach einer Schiffshavarie an Strände gespült werden? Einen solchen Einsatz probte das Havariekommando am 17. Oktober zusammen mit mehr als 100 Kräften im Zuge der Großübung „Wattsturm 2026“ vor der ostfriesischen Küstenstadt Norden im Landkreis Aurich. Zum Einsatz kamen auch schwere, geländefähige Kettenfahrzeuge.

Als Szenario der Großübung diente eine fiktive Kollision zweier Frachtschiffe, bei der Container mit gefährlichen Stoffen und Gütern über Bord gingen und an die Küste treiben. Wichtig sei bei einem

solchen Szenario erst einmal zu identifizieren, was angeschwemmt wurde und welche Gefahr von den Stoffen ausgehe, sagte der Übungsleiter des Havariekommandos Sebastian Kroll. Daraus würden Einsatzmaßnahmen abgeleitet, die im Wattbereich ganz andere seien als bei einem Unfall an Land.

Geprobt wurde unter anderem der Einsatz spezialisierter Gefahrguteinheiten sowie geländegängiger Hägglunds-Fahrzeuge. Weiter stand die Zusammenarbeit und Koordination der verschiedenen Einsatzkräfte im Fokus der Übungseinheit. Bei einer

solch komplexen Schadenslage würde im Ernstfall das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf norddeutschen Küstenländer die Gesamtein-satzleitung und die Koordinierung der Kräfte übernehmen.

An der großangelegten Übung beteiligten sich unter anderem der Landkreis Aurich und der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Feuerwehren, Technisches Hilfswerk (THW) sowie weitere Behörden und Organisationen des Küsten- und Bevölkerungsschutzes. ■ inn/lmv

Protest gegen Kali-Abwässer

UMWELT Gegen die geplante Fortsetzung der Salzeinleitungen in Werra und Weser über 2027 hinaus kämpft ein länderübergreifendes Bündnis der Grünen aus Hessen, Niedersachsen, Thüringen und Nordrhein-Westfalen. Bei einer Protestaktion in Witzenhausen forderten sie den Düngemittelhersteller K+S auf, die Einleitung von Abwasser aus dem Kalibergbau zu beenden. Vom Jahr 2028 an müsse damit Schluss sein, heißt es vonseiten des Bündnisses. ■ bek/lni

„Missunde III“ wieder in Betrieb

SCHLEIFÄHRE Die „Missunde III“ hat den Betrieb an der Schlei wieder aufgenommen. Die Fähre fahre wieder ohne Einschränkungen, teilte der Betreiber auf seiner Website mit. Grund für die einwöchige Zwangspause der pannengeplagten Einheit war diesmal wie berichtet eine gerissene Antriebskette des Landkeils. Laut Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein wurden diese nun repariert. ■ bek/lni

HHLA schließt Baulücke in Unesco-Welterbestätte

Backstein-Gebäude für drei Mieter in alter Maschinenzentrale darf sich jetzt „Bauwerk des Jahres 2025 nennen“

Bei der „Operation Gomorrha“ wurden im Juli und August 1943 große Teile der historischen Hamburger Speicherstadt von Bomben und durch Feuer zerstört. Auch das frühere Kraftwerk mit dem später renovierten Kesselhaus, heute ein zentrales Veranstaltungszentrum von HafenCity und Speicherstadt.

Nun hat die Immobilien-Tochter der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) eine der letzten Kriegslücken inmitten der Unesco-Welterbestätte durch einen Büro-Kopfneubau aus Backstein geschlossen.

Der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg (AIV)



Foto: HHLA/Jochen Stüber

Der Backstein-Kopfneubau in der Speicherstadt umfasst 000 Quadratmeter

hat das ehemalige Maschinen-zentralstation (Block M28a/M29) als „Bauwerk des Jahres 2025“ ausgezeichnet. Geehrt werden damit „herausragen-

de Bauwerke, deren Qualität das Ergebnis einer erfolgreichen Zusammenarbeit“ von Architekten, Ingenieuren und Bauherren ist.

Der Neubau, ein Entwurf des Architekturbüros Bivier-mau für drei Mieteinheiten auf 4000 Quadratmetern, nimmt die Backsteinarchitektur des Quartiers auf und interpretiert sie zeitgemäß. Eine Hommage an die Speicherstadt befindet sich im Keller - hier wurden die historischen Fundamente freigelegt und saniert.

HHLA-Projektleiterin Ulrike Rau: „Die Maschinenzentralstation hat uns vor diverse Herausforderungen gestellt, die im laufenden Projekt immer wieder Feinjustierungen nach sich zogen.“ In der früheren Maschinenhalle eröffnete im Frühjahr das Restaurant „Chefs Warehouse“. ■ jökö