



Die MT Cavalli auf hoher See. Auch weiterhin modernisiert und erweitert GEFO ihre Flotte.

GEFO

Neubauten für GEFO

Mit 150 Tankern im Einsatz und mehr als 60 Jahren Erfahrung erzielt das Reederei- und Handelsunternehmen GEFO einen jährlichen Umsatz von über einer halben Milliarde Euro. Mit seiner neuesten Investition möchte der Tankschiffahrtsexperte seine Flotte modernisieren und erweitern.

Durch die Ablieferung des letzten Neubaus im Sommer 2024 wird die GEFO Gesellschaft für Oeltransporte mbH (GEFO) mit Sitz in Hamburg ihr aktuelles 400-Millionen-Euro-Investitionsprogramm vollenden. Dem nahenden Projektabschluss begegnet die See- und Binnenreederei, die auch als international tätiges Handelsunternehmen für Schiffs-kraftstoffe agiert, mit einem neuen Investitionsprogramm.

In Höhe eines dreistelligen Millionenbetrags investiert GEFO in zehn neue See-Spezialtanker mit Stainless Steel Tanks für Chemieladungen, die vor allem in der Nord- und Ostsee eingesetzt werden sollen. Mit dem Ziel, weniger Treibstoff zu verbrauchen und dadurch Emissionen einzusparen, wurden die neuen Seeschiffe gegenüber der letzten Serie optimiert. Die Spezialtanker sind so designed, dass zu einem späteren Zeitpunkt verschiedene Optimierungen vorgenommen werden können – zum Beispiel für den Einsatz von alternativen Treibstoffen oder zur Nutzung von Windenergie mittels Flettner-Rotoren. Gebaut werden die neuen Schiffe auf der chinesischen Werft Xiangyu in Nantong. Die Lieferung erfolgt zwischen 2026 und 2028. Derzeit umfasst die GEFO-Flotte insgesamt 150 Chemie-, Gas- und Mineralöltanker, darunter auch jene, die auf dem Rhein und im Chemiedreieck ARA

eingesetzt werden. Rund die Hälfte der Flotte sind eigene Schiffe, während es sich bei der anderen Hälfte um gecharterte Schiffe handelt. Mit den zehn Neubauten möchte GEFO sowohl ihre Bestandsflotte erweitern als auch einige ihrer älteren Schiffe ersetzen. Im SUT-Interview gab GEFO-Geschäftsführer Sven von Appen einen Einblick in das neue Großprojekt.

SUT: Herr von Appen, was genau kann man sich unter den neuen Spezialtankern vorstellen?



Sven von Appen: Die neueste Generation an Chemietankern der GEFO sind sehr kompakte Edelstahltanker mit einer Länge von etwas unter 100 Metern, die dadurch auch kleine Häfen und Terminals anlaufen können. Die Schiffe sind so entworfen, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Flettner-Rotor zur Antriebsunterstützung

sowie mit einem methanolbetriebenen Motor nachgerüstet werden können. Aufgrund der Stainless Steel Tanks umfasst die Ladungsliste alle gängigen in Europa transportierten Chemikalien. Die Schiffe haben ein Deadweight von 3.850 Tonnen, sind mit Eisklasse 1C für die Fahrt nach Skandinavien ausgestattet und verbrauchen etwa 10 Prozent weniger Treibstoff als vergleichbare Schiffe dieser Größe.



V.l.n.r.: Jason Yang (Commercial Director Nantong Xiangyu), Dr. Henning Brauer (Technical Director GEFO), Hans Giæver-Enger (Grieg Shipbrokers), Qin Weimin (General Manager Nantong Xiangyu), Sven von Appen (Managing Director GEFO Shipping Group), Dr. Christian Finner (Partner Watson Farley & Williams), Bart Kleijwegt (Newbuilding Manager GEFO), John Tong (Partner Zhong Lun Law Firm).

SUT: Tendiert GEFO bereits heute zu einem alternativen Treibstoff, der im Falle eines Refits der neuen Schiffe Anwendung finden würde?

Sven von Appen: Auf lange Sicht planen wir den Einsatz von grünem Wasserstoff, grünem Methanol oder grünem Ammoniak beziehungsweise Batteriebetrieb für unsere Flotten. Der Austausch der aktuellen Flotten gegen schadstofffreie Antriebe ist für die Mitte der 2040er-Jahre geplant. Bei der aktuellen Neubauserie haben wir uns zunächst noch für einen effizienten konventionellen Antrieb mit Schiffsdiesel entschieden, da eine erprobte Antriebstechnik in der von uns bestellten Größenklasse ebenso wenig verfügbar ist wie ausreichend grüner Treibstoff. Wir haben allerdings die Möglichkeit geschaffen, die Schiffe später auf einen Methanolantrieb umzurüsten. Ob dies bei einer geplanten Einsatzdauer der Schiffe von 20 bis 25 Jahren tatsächlich zum Tragen kommt, hängt vor allem von den Anforderungen der Märkte ab.

SUT: Plant GEFO auch im Bereich der Binnenschifffahrt?

Sven von Appen: In der Binnenschifffahrt haben wir in den letzten Jahren bereits 20 Neubauten in Fahrt gesetzt, sowohl für die Gas- als auch die Chemiefahrt. Wir verfügen damit über eine der modernsten Flotten in diesen Segmenten, so dass ein weiteres größeres Neubauprogramm aktuell nicht erforderlich ist.

SUT: Welche Projekte entwickeln Sie derzeit im Bereich Dekarbonisierung?

Sven von Appen: Wir sind als GEFO in diversen Projekten involviert, die sich an dem Aufbau der europäischen Infrastruktur im Bereich klimafreundlich hergestellten Wasserstoffs und seiner Derivate, wie Ammoniak und Methanol, beteiligen. Wir sehen diese Produkte als Schlüsselemente der Energiewende an, um Dekarbonisierungsprozesse in bestimmten Bereichen umzusetzen. In diesem Kontext tragen wir als Transportdienstleister einen entscheidenden Teil zur Wertschöpfungskette bei,



V.l.n.r.: Qin Weimin (General Manager Nantong Xiangyu) und Sven von Appen (Managing Director GEFO Shipping Group).

um eine konstante und verlässliche Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus sind wir derzeit aufgrund unserer Erfahrungen in der Gastankerfahrt bei mehreren Verladern in die Entwicklung des Transports und der Entsorgung von CO₂, das sogenannte Carbon-Capture and Storage, eingebunden. Wir erwarten, dass dieses Verfahren zumindest vorübergehend eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Klimaziele spielen wird.

Sarah Kuhn

Anzeige

HAMBURG

YOUR RAIL

PORT

global
transPORT
solutions

portofhamburg.com
info@portofhamburg.com
[in](#) [@portofhamburg](#)

Port of Hamburg