



Erste Frau im Vorstand von Duisport

Giordana Sperling-Doppstadt vervollständigt in ihrer Funktion als Chief People & Corporate Services Officer seit dem 1. Januar 2025 den Vorstand um CEO Markus Bangen und COO/CTO Lars Nennhaus.

Mit Giordana Sperling-Doppstadt zieht erstmals eine Frau in den Vorstand von Duisport ein. Die 41-Jährige verantwortet dort seit Anfang 2025 die Bereiche Personal, Einkauf, Informationstechnik, Recht & Versicherungen, Marketing, Rechnungswesen sowie Prozessmanagement. Bis zum Jahreswechsel war Sperling-Doppstadt als Director HR bei RWE Offshore Wind beschäftigt. Bei dem Essener Energiekonzern arbeitete sie seit September 2010 in verschiedenen Positionen, in denen sie die Transformation des Konzerns kontinuierlich vorangetrieben und viele wichtige Projekte erfolgreich umgesetzt hat.

Die strategischen Konzernbereiche Finanzen, Controlling, Unternehmensentwicklung und Digitalisierung, Business Development, Intermodal Strategy, Real Estate, Kommunikation sowie ESG bleiben im Verantwortungsbereich von Markus

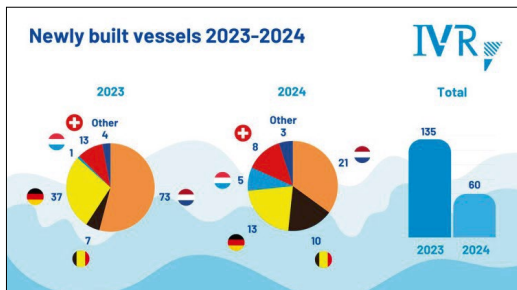


Frauke Schumann/Duisport

Vorstandstrio bei Duisport: Giordana Sperling-Doppstadt, Markus Bangen und Lars Nennhaus (v. l.).

Bangen. Lars Nennhaus verantwortet weiterhin die operativen Einheiten der Konzerntöchter Duisport logistics & port services, Duisport industrial solutions und Duisport rail sowie die Bereiche Bau, Vermessung & Technik, Infrastruktur Bahn sowie die Hafenbehörde. **ab**

IVR meldet deutlichen Rückgang von Neubauten



Aktuelle Statistik der IVR zu abgelieferten Neubauten.

Die Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt (IVR) meldet für das vergangene Jahr einen drastischen Rückgang der Neubauten in Europa. Während 2023 135 Schiffe neu abgeliefert wurden, waren es im vergangenen Jahr nur noch 60. Weiteres interessantes Ergebnis der Auswertung aus der IVR-Datenbank: Während etwa die Hälfte der 2023 gebauten Schiffe für die Niederlande bestimmt war, ist dieser Anteil 2024 auf ein Drittel gesunken. Vor allem beim Bau von Tankschiffen hat es eine deutliche Verschiebung gegeben: Es wurden weniger Schiffe für die Niederlande und deutlich mehr für Belgien und Luxemburg gebaut.

Das IVR (EU) betreibt seit über 145 Jahren ein europäisches Register für aktive Binnenschiffe, das umfangreiche Daten von über 20.000 Schiffen aus zahlreichen europäischen Ländern enthält und täglich aktualisiert wird. **ab**

Fahrrinnenanpassung an der Havel

Im Dezember 2023 hatte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) den Planfeststellungsbeschluss für die „Fahrrinnenanpassung in der Unteren Havel-Wasserstraße, UHW km 32,61 bis km 54,24 – Flusshavel“ erlassen und im Folgemonat öffentlich bekannt gemacht und ausgelegt. Gegen diesen Beschluss hatten der Verband der Deutschen Binnenfischerei und Aquakultur sowie ein Fischereibetreibender geklagt. Im Zuge einer öffentlichen Verhandlung haben die Kläger am 25. Januar 2025 ihre Klagen zurückgenommen, sodass der Planfeststellungsbeschluss nun vorbehaltlos bestandskräftig geworden ist.

Der 22 Kilometer lange Wasserstraßenabschnitt an der Havel ist durch zahlreiche Seen und seeartige Aufweitungen sowie zahlreiche kanalartige Durchstiche gekennzeichnet, die im Zuge historischer Baumaßnahmen entstanden sind. Die jetzt bestandskräftig gewordene Ausbauplanung verzichtet durch-

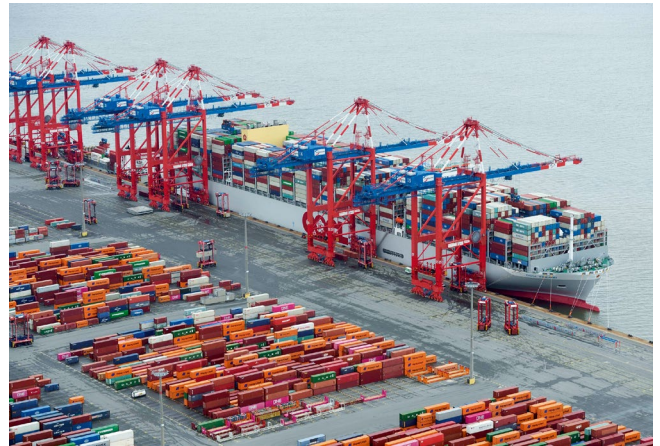
gängig auf Uferrückverlegungen. In den Seenstrecken finden praktisch keine Baumaßnahmen mehr statt. Als Sollwassertiefe dort wird eine Fahrrinntiefe von 3,20 Meter angehalten. In den Durchstichen wurde die Sollfahrrinntiefe auf 3,50 Meter festgelegt. Für die Bauausführung gibt es zahlreiche Umweltauflagen und naturschutzfachlich begründete Bauzeitenfenster. Die Bauausführung wird in drei zeitversetzt auszuschreibende Baulose aufgeteilt. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin rechnet mit einer Bauzeit von insgesamt vier Jahren. Die Bauausgaben für den Streckenabschnitt in Höhe von rund 50 Millionen Euro finanziert der Bund. Trotz seiner langen Laufzeit befindet sich das VDE 17 damit immer noch im Rahmen der im Jahr 1991 mit vier Milliarden DM vorgegebenen Zielkosten. Der Wasserstraßenabschnitt ist Gegenstand des Ende 2024 von der Europäischen Kommission festgelegten transeuropäischen Kernnetzes TEN-V. **ab**

Ausbau von JadeWeserPort wird geprüft

Der JadeWeserPort ist beim Containerumschlag noch nicht ausgelastet. Ein möglicher Ausbau des Tiefwasserhafens war deshalb bislang kein Thema – bis jetzt.

Mehr als zwölf Jahre nach seinem Start soll der JadeWeserPort in Wilhelmshaven erweitert werden. Im ersten Quartal dieses Jahres werden Ergebnisse einer Bedarfsanalyse für die Erweiterung nördlich des bestehenden Containerterminals erwartet, wie eine Sprecherin der Marketinggesellschaft des JaderWeserPorts auf Anfrage mitteilte. In der Planung sei ein Mehrzweck-Umschlagbereich. Dieser solle sich unmittelbar an den bestehenden Terminal anschließen und den Hafenstandort Wilhelmshaven weiter stärken. Die Pläne sehen vor, dass die Kaje des JadeWeserPorts um rund 400 Meter nach Norden erweitert werden könnte. Dazu müsste der bestehende Schleperhafen zurückgebaut und das Gelände aufgespült werden. Eine feste sogenannte RoRo-Rampe (von Englisch „Roll-on/Roll-off“) für den Automobilumschlag könnte dann in die Kaje integriert werden.

Neben dem Automobilumschlag sollte ein neues Mehrzweckterminal in Wilhelmshaven aus Sicht des Wirtschaftsministeriums auch dem Umschlag von Ausrüstung und Bauteilen für Offshore-Windkraftanlagen auf See dienen – denn solche Schwerlastflächen fehlen bislang in den deutschen Seehäfen



JadeWeserPort

Die Pläne sehen vor, dass die Kaje des JadeWeserPorts um rund 400 Meter nach Norden erweitert werden könnte.

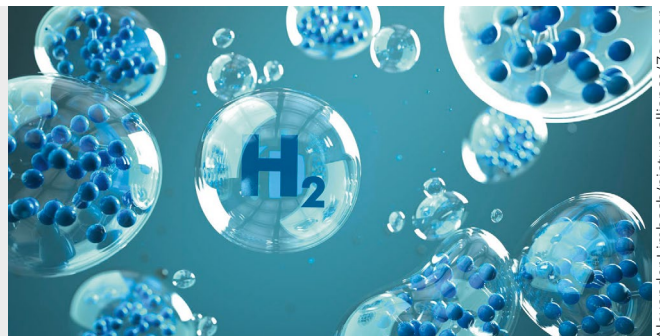
nach Berechnungen der Stiftung Offshore-Windenergie. Ab diesem Frühjahr baut Niedersachsens Hafengesellschaft NPorts deshalb schon neue Liegeplätze in Cuxhaven – dort auf einer Gesamtlänge von 1.250 Metern.

dpa

Wasserstoffderivate für Ostseehäfen

HPC Hamburg Port Consulting (HPC) erhielt den Auftrag zur Projektkoordination und dem Finanzmanagement des vom Baltic Sea Region Programme 2021-2027 geförderten Projekts „H2-Derivatives@BalticSeaPorts“ (H2Deri@BSP). Unter der Leitung von Port of Hamburg Marketing (HHM) läuft das Projekt von März 2025 bis Februar 2028. Ziel ist es, den Einsatz von Wasserstoffderivaten, sowohl als maritime Kraftstoffe sowie als Umschlaggut, in Ostseehäfen voranzutreiben.

Hafenbehörden, Terminalbetreiber, maritime Kraftstofflieferanten und Energieversorger stehen laut HPC bei dem Umstieg auf CO₂-arme oder -freie Kraftstoffe, wie Methanol und Ammoniak, vor erheblichen Wissensdefiziten. H2Deri@BSP soll diesen Herausforderungen durch die transnationale Entwicklung von Marktprognosen, Investitionsmodellen, Betankungstechnologien, Liegeplatzkartierungen und regulatorischen Rahmenwerken begegnen, um den Umgang mit Wasserstoffderivaten zu



Alexander Limbach/picture alliance/Zoomar

Ein Projekt für zunehmend nachhaltigere Energieträger.

erleichtern. Stefan Breitenbach, Leiter der Projektabteilung bei Hamburg Hafen Marketing (HHM), betont: „Dieses Projekt ermöglicht Häfen, nachhaltige Energieträger umzuschlagen und alternative Kraftstoffe für die Schifffahrt bereitzustellen. Gleichzeitig stärkt es die Integration des Hamburger Hafens in den Ostseeraum.“

saku

Anzeige



**Schiffsausrüstung.
Industriebedarf.
Technischer Handel.**

Wittig
... von Profis für Profis!

Alte Duisburger Str. 11 | D-47119 Duisburg | Telefon +49 (0)203 932730 | www.wi-du.de