

HGK Shipping setzt auf KI zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt

Das Duisburger Unternehmen HGK Shipping geht einen weiteren Schritt in Richtung Digitalisierung: Im November beginnt die Einführung einer unternehmenseigenen KI-Lösung, die in Zusammenarbeit mit der Kölner Plattform neuland.ai HUB realisiert wird, teilt das Unternehmen mit. Die Partnerschaft mit neuland.ai, einem Anbieter von KI-Technologien für den Mittelstand, ist Teil der strategischen Ausrichtung von HGK Shipping auf datengetriebene Prozesse und innovative Dienstleistungen. Die neue Anwendung soll sowohl die Effizienz interner Abläufe steigern als auch neue digitale Angebote für Kunden ermöglichen.

„Die Einführung unserer eigenen KI-Lösung ist ein entscheidender Meilenstein auf unserem Weg zur digitalen Reederei. Besonders freut uns, dass wir mit neuland.ai aus Köln einen starken Partner aus der Region gewinnen konnten – ein Beleg für die Innovationskraft der rheinischen Wirtschaft“, erklärt Steffen Bauer, CEO von HGK und Vorsitzender der Geschäftsführung von HGK Shipping. „Wir unterstützen HGK



Maritime Filming Group

HGK Shipping und neuland.ai treiben mit KI-Technologie die digitale Transformation der Binnenschifffahrt voran.

Shipping dabei, ein AI-First-Unternehmen zu werden, das nicht nur den Kundenservice optimiert, sondern auch die Zufriedenheit der Mitarbeiter erhöht. Unser Ziel ist es, Prozesse konsequent zu analysieren und mit modernen KI-Lösungen zu verbessern – immer mit dem Fokus auf Menschen, die durch diese Technologien besser in ihrer Arbeit unterstützt werden“, betont Karl-Heinz Land, CEO und Gründer von neuland.ai. **db**



Christian Lietzmann

Marcel Lohbeck, Christian Hirte und Joachim Zimmermann sind #HafenFan.

Binnenhäfen fordern klare Investitionssignale und Planungssicherheit

Rund 90 Fachleute aus Hafenwirtschaft, Politik und Verwaltung diskutierten auf der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am 9. Oktober 2025 über die Zukunft der Binnenhäfen. Neben der Mitgliederversammlung bot eine erstmals durchgeführte Open Session Einblicke in innovative Projekte aus den Bereichen Digitalisierung und Logistik. Christian Hirte, MdB und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMV), würdigte in einer Keynote die „seit Jahren sehr konstruktive Zusammenarbeit von BMV und BÖB“ und betonte die Rolle des Verbandes bei der Entwicklung der Nationalen Hafenstrategie. Gleichzeitig verwies Hirte auf bestehende Herausforderungen bei der Finanzierung von Wasserstraßen und Hafeninfrastruktur und betonte, dass „im Bundesverkehrsministerium die Mehrbedarfe für die Wasserstraßeninfrastruktur gesehen werden“.

Joachim Zimmermann, Präsident des BÖB und Geschäftsführer von Bayernhafen, unterstrich die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenhäfen: „Binnenhäfen sind weit mehr als Umschlagplätze – sie sind Logistikdienstleister, Wachstumsmotoren und Rückgrat unserer Industrie.“ Laut Zimmermann sichern deutsche Häfen über fünf Millionen Arbeitsplätze und generieren eine Wertschöpfung von mehr als 130 Milliarden Euro jährlich. Trotz positiver Aussagen im Koalitionsvertrag zur Hafenwirtschaft kritisierte Zimmermann die Diskrepanz zwischen politischen Absichtserklärungen und tatsächlicher Investitionspraxis. „Trotz Sondervermögen (SVIK) werden Investitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße gekürzt – die Wasserstraße bleibt im SVIK sogar ganz außen vor.“ Zimmermann forderte eine „glaubhafte Investitionsoffensive“, eine Entbürokratisierung von Genehmigungsverfahren sowie gezielte Maßnahmen zur Modernisierung der wasserseitigen Infrastruktur. Rechtliche Ausnahmeregelungen und Vereinfachungen müssten gesetzlich verankert und verbindlich geregelt werden.

Für die kommenden zehn Jahre bezifferte der BÖB den Investitionsbedarf auf rund drei Milliarden Euro – insbesondere für Projekte im Bereich Energiewende, Kreislaufwirtschaft und Military Mobility. Ein verfassungskonformer Entwurf für ein Bundes-Länder-Förderprogramm liege vor, doch der Bund ziehe sich zunehmend aus der Mitverantwortung zurück. Selbst das Innovationsprogramm IHATEC sei nicht langfristig gesichert. „Wir erwarten keine Wunder“, so Zimmermann. „Aber wir brauchen klare Signale des Aufbruchs und der Verlässlichkeit. Ohne diese Signale wird das Vertrauen in den Standort Deutschland weiter sinken. Und das bedeutet: weniger Investitionen, weniger Arbeitsplätze, weniger Wohlstand. Die Infrastrukturfrage ist längst zur sozialen und demokratischen Frage geworden. Wir stehen bereit für eine lösungsorientierte Zusammenarbeit.“ **db**



Premiere für autonomes Schiff im Hafen Rotterdam

Der Prinses Margriethaven auf der Maasvlakte 2 in Rotterdam war Schauplatz eines Tests mit einem unbemannten Peilschiff. Es war eine Premiere: Aufgrund einer Ausnahme von der Binnenschiffahrtspolizeiordnung (BPR) durfte zum ersten Mal ein unbemanntes Schiff außerhalb der Grenzen einer abgeschlossenen Testumgebung in niederländischen Gewässern fahren. Dabei konnte das Peilschiff vom Typ V3000 der Firma Demcon Unmanned Systems unter Begleitung eines herkömmlichen (bemannten) Peilschiffs der Port of Rotterdam Authority autonom im Prinses Margriethaven fahren.

Der Test fand im Rahmen der Flottenerneuerung der Port of Rotterdam Authority statt. In den nächsten zwölf Jahren erreichen die Schiffe das Ende ihrer technischen Lebensdauer. Die Port of Rotterdam Authority nutzt diese Gelegenheit, um die gesamte Flotte zu erneuern, nachhaltiger zu gestalten und Wartungsprozesse zu vereinfachen.

Ein Peilschiff misst die Tiefe von Häfen, Flüssen, Kanälen und Schleusen. Der Einsatz eines unbemannten Peilschiffs bietet der Port of Rotterdam Authority Möglichkeiten, in Zukunft noch effizienter zu peilen, zum Beispiel bei Tiefenmessungen in größeren Messgebieten wie der Maasvlakte 2.

ab



Ijsbreker TV

Das unbemannte Messfahrzeug im Einsatz auf Maasvlakte.

Klimaschutz-Regeln für die Schifffahrt vorerst gescheitert

Ein globales Klimaschutzpaket für die internationale Schifffahrt ist vorerst gescheitert. Nach einer Intervention von US-Präsident Donald Trump haben, wie die Deutsche Presse-Agentur (dpa) meldet, die Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschiffahrts-organisation (IMO) am 17. Oktober 2025 in London die Entscheidung über neue Klimaregeln um ein Jahr vertagt. Das bestätigten mehrere mit den Verhandlungen vertraute Verbände. Die USA hatten sich laut dpa wiederholt gegen das geplante Maßnahmenpaket ausgesprochen, das einheitliche Standards für Treibstoffe und eine globale Bepreisung von Treibhausgasemissionen vorsah. Auf seiner Plattform Truth Social schrieb Trump kurz vor dem finalen Verhandlungstag, die Vereinigten Staaten würden „betrügerische globale Steuern auf die Schifffahrt“ nicht akzeptieren. Laut BBC kam der offizielle Antrag zur Vertagung von Saudi-Arabien.

In Deutschland stieß das Scheitern auf deutliche Kritik. „Ob im kommenden Jahr ein Konsens gelingt, bleibt stark zu bezweifeln“,

sagte Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Die EU habe sich im Ringen mit den USA „zu leise“ verhalten, so Kröger. Statt klarer Signale habe Brüssel die „Wechselstimmung einiger Staaten im Plenum unterschätzt“. Auch der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) sprach von einem herben Rückschlag, ebenso wie der Naturschutzbund Deutschland (NABU). Nach jahrelangen Verhandlungen stehe man nun ohne greifbares Ergebnis da.

Das sogenannte „Net-Zero Framework“ hätte frühestens im März 2027 in Kraft treten können. Die geplanten Regeln sollten die Treibhausgasemissionen weltweit bepreisen und Standards für alternative Treibstoffe schaffen. Die IMO-Mitgliedsstaaten hatten sich bereits 2023 darauf verständigt, die internationale Schifffahrt bis etwa 2050 klimaneutral zu machen. Zudem wurden Zwischenziele für 2030 und 2040 festgelegt. Laut UN-Daten war die Schifffahrt 2018 für rund 2,9 Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich.

spg

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