

Lidl-Reederei Tailwind flaggt Containerschiff unter deutscher Flagge

Die zur Lidl Stiftung gehörende Reederei Tailwind Shipping Lines hat ihr Containerschiff „Panda 001“ unter deutsche Flagge gestellt: Das Schiff mit einer Kapazität von 5.527 TEU fährt damit erstmals unter Schwarz-Rot-Gold. Der Flaggenwechsel wurde im Hafen von Barcelona vollzogen und gilt als Signal für den Schifffahrtsstandort Deutschland. Ein wesentlicher Hintergrund der Entscheidung ist die in den vergangenen Jahren reformierte deutsche Flaggenstaatverwaltung. Zuständigkeiten der Dienststelle Schiffsicherheit, der Berufsgenossenschaft Verkehr, des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie der Bundesnetzagentur wurden gebündelt. Ziel war es, Abläufe zu vereinfachen und Verfahren für Reedereien transparenter zu gestalten. Aus Sicht von Tailwind hat sich dieser Ansatz bewährt. Joachim Hillger, Vice President bei Tailwind Shipping Lines, erklärt: „Das Renommee der deutschen Flagge beruht auf ihrem Status als staatliche Institution. In den vergangenen Jahren ist die deutsche Flagge im Verbund mehrerer Behörden übersichtlicher geworden und daher für Reedereien deutlich leichter zu navigieren. Das bedeutet für uns als Reederei Flexibilität und hat im alltäglichen Betrieb viele Vorteile.“



Tailwind Shipping Lines

Kapitän Zbigniew Michalewski hisst im Hafen von Barcelona gemeinsam mit Gerrit Krause die Deutsche Flagge auf dem Containerschiff „Panda 001“.

Heimathafen der „Panda 001“ ist Heilbronn am Neckar. Damit ist das Schiff das erste Seeschiff, das offiziell in Heilbronn registriert ist. Der Standort liegt in unmittelbarer Nähe zum Hauptsitz der Lidl-Muttergesellschaft in Neckarsulm. Der Flaggenwechsel der „Panda 001“ von der portugiesischen zur deutschen Flagge soll nicht der letzte bleiben. Geplant ist die Umflaggung der gesamten eigenen Flotte, einschließlich der derzeit im Bau befindlichen Neubauten. Tailwind Shipping Lines unterstreicht damit ihr langfristiges Bekenntnis zur deutschen Flagge und zur europäischen Qualitätsschifffahrt. **db**

Verkauf von Zippel an Cosco sorgt weiter für Debatte

Der geplante Einstieg der chinesischen Staatsreederei Cosco bei der Hamburger Spedition Konrad Zippel sorgt weiterhin für Diskussionen. Unternehmenschef Axel Pläß verteidigte den Verkauf und betonte, dass Standort und Arbeitsplätze erhalten bleiben sollen. Die Spedition ist insbesondere im Hinterlandverkehr tätig und organisiert Transporte per Bahn, Schiff und Lkw von den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Das Unternehmen beschäftigt rund 350 Mitarbeiter.

Geplant ist, dass Cosco 80 Prozent der Anteile übernimmt, während Pläß selbst mit 20 Prozent beteiligt bleibt. Nach Angaben des Managements soll die Beteiligung vor allem dazu beitragen, zusätzliche Ladungsmengen zu sichern und bestehende Verkehre auszubauen.

Während das Bundeskartellamt die Transaktion bereits genehmigt hat, bestehen von anderer Seite weiterhin Vorbehalte. Das Bundesamt für Verfassungsschutz hat Bedenken gegen die Übernahme geäußert. Deshalb wird der Deal aktuell vom Bundeswirtschaftsministerium in einer vertieften Prüfung untersucht. Diese sogenannte zweite Phase kann sich über mehrere Monate erstrecken. Der Cosco-Einstieg findet vor dem Hintergrund einer grundsätzlichen Debatte über chinesische Beteiligungen an kritischer Infrastruktur in Deutschland statt. Die Reederei ist bereits an einem Hamburger Containerterminal beteiligt, was in der Vergangenheit politische Diskussionen ausgelöst hatte. Pläß weist die Kritik zurück und sieht Zippel weder als sicherheitsrelevant noch als strategisch entscheidend für die deutsche Wirtschaft. **ste**

Stadt Hamburg und MSC führen HHLA künftig allein

Die Stadt Hamburg und die Schweizer Containerreederei MSC führen die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) künftig allein. Die Hauptaktionäre haben am 11. Juni 2026 auf der ordentlichen Hauptversammlung den Ausschluss der Minderheitsaktionäre beschlossen. Entschädigt werden die Anleger mit 21,16 Euro je Aktie. Der sogenannte Squeeze-out wird mit Eintrag ins Handelsregister wirksam.

Die Stadt Hamburg und die Reederei hielten über die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft bereits mehr als 95 Prozent der zum Börsenhandel zugelassenen HHLA-Aktien. Ein solcher Anteil ist nach dem Aktienrecht nötig, um den Ausschluss der Minderheitsaktionäre beschließen zu können. Die nach Transportvolumen weltgrößte Containerreederei MSC ist im November 2024 bei der

HHLA eingestiegen. Die Stadt wird weiter mit 50,1 Prozent der Anteile die Mehrheit an der HHLA halten, die Containerterminals in Hamburg und im Ausland betreibt.

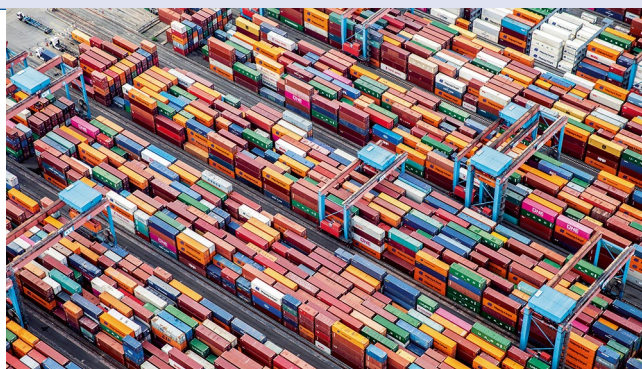
Der Verein Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre hatte in einem Gegenantrag kritisiert, dass MSC mit dem Squeeze-out seinen Einfluss ausweite. „Die Gefahr einer zunehmenden Machtverschiebung zugunsten eines privaten globalen Schifffahrtskonzerns und zulasten von Transparenz, Mitbestimmung und öffentlicher Kontrolle ist erheblich gewachsen“, hieß es in dem Antrag.

2023 hatte MSC über eine Tochtergesellschaft angeboten, Aktionären 16,75 Euro je Aktie zu zahlen. Die Abfindung fällt nun um mehr als ein Viertel höher aus. **tb**

Nordseehäfen haben Containerfreigabe vollständig digitalisiert

Die Softwareunternehmen Dakosy und DBH haben die hafenübergreifende Digitalisierung der Containerfreistellung über die IT-Plattform German Ports abgeschlossen. Innerhalb eines Jahres wurde das Projekt vom Anschluss des ersten Teilnehmers bis zur vollständigen Integration aller beteiligten Akteure umgesetzt. Mit dem digitalen Freistellungsprozess ist erstmalig hafenübergreifend ein einheitlicher Standard für die deutschen Nordseehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven etabliert worden, heißt es in einer Pressemitteilung. Zu den Nutzern gehören die Containerterminals, Reedereien sowie die involvierten Speditionen und Transportunternehmen.

Den verbindlich rechtlichen Rahmen für den digitalen Containerfreigabeprozess bildet in Hamburg und Bremen eine Änderung des Hafensicherheitsgesetzes, die zum Oktober 2025 in Kraft trat. Mit dem hafenübergreifend geltenden einheitlichen Standard wollen die Nordseehäfen dem Drogenschmuggel geschlossen entgegen wirken und durch den gezielten Einsatz der Digitalisierung ein Einfallstor für Missbrauch und Datenlecks minimieren. Daneben wurden laut Pressemitteilung durch den einheitlichen digitalen Standard in den Nordseehäfen die Transparenz und Effizienz im Containerumschlag spürbar erhöht. Die Rückmeldungen aus der Branche zeigen die operativen Vorteile des Services von German Ports. Dazu zählen eine schnellere Warenverfügbarkeit, transpa-



HLA/Thies Rätzke

Unter anderem der Hafen Hamburg arbeitet mit der digitalen Freistellung über German Ports.

rentere Abläufe, höhere Planungssicherheit sowie weniger Rückfragen durch die verbesserte Datenqualität. Der lückenlose digitale Freistellungsprozess ersetzt das vormals genutzte PIN-basierte Verfahren vollständig. Die Basis bildet das digitale Recht zur Abholung. Dieses wird in einem gesicherten und modernen Rollen- und Berechtigungsmanagement von einem Beteiligten an den nächsten innerhalb der Transportkette weitergegeben. In einem stufenweisen Change-Prozess, der sich über sechs Monate erstreckte, wurden alle involvierten Unternehmen verpflichtend angebunden und der neue Prozess als Standard etabliert. Davon zeugen bereits über 700.000 digitale Freistellungen in diesem Jahr über alle Häfen.

ab

Containerhafen in Swinemünde – Sorge in MV um Grundwasser

Mecklenburg-Vorpommern hat nach den Worten von Umweltminister Till Backhaus (SPD) Probleme mit dem geplanten Bau eines Tiefsee-Containerhafens im polnischen Swinemünde (Swinoujście). Die vorgesehene Ausbaggerung der Fahrrinne auf bis zu 17,50 Meter könne den Grundwasserleiter der Insel Usedom gefährden. „Wir haben nur eine geringe Überdeckung des Grundwasserleiters“, erläuterte der Landesminister die Situation in der Fragestunde des Parlaments. „Da sehen wir Risiken, und das haben wir auch den polnischen Behörden mitgeteilt.“ Backhaus forderte, dass Mecklenburg-Vorpommern von den Behörden im Nachbarland in die weiteren Maßnahmen einbezogen wird.

Auch der Bau der Hafenanlagen im grenznahen Swinemünde selbst wird in Schwerin genau beobachtet. Es gebe FFH-Schutz-

gebiete (Fauna-Flora-Habitat) und Vogelschutzgebiete in der Nähe, sagte Backhaus. „Wir fühlen uns da schon verantwortlich und sind auch in sehr intensiven Gesprächen.“

Der Bau eines Tiefwasser-Containerterminals in Swinemünde unweit der deutschen Seebäder auf Usedom ist eines der größten Projekte der polnischen Seewirtschaft. Investor ist die Hafenverwaltung von Stettin (Szczecin) und Swinemünde. Das Projekt wird vom polnischen Infrastrukturministerium koordiniert. Das Terminal soll bis 2029 fertiggestellt werden.

Ein Gericht in Polen hatte im vergangenen Jahr die Klage von deutschen und polnischen Bürgerinitiativen gegen die Umweltgenehmigung für den Containerhafen abgewiesen. Das Gericht befand, dass die polnische Generaldirektion für Umweltschutz nicht gegen geltende Vorschriften verstoßen habe.

dpa

Anzeige



SPEDITION

AUTOMOBIL LOGISTIK

CONTAINER TERMINALS

CONTAINER SERVICE

Im Herzen der europäischen Wasserwege zu den großen Seehäfen.

Frankenbach

Tradition trifft Innovation

Ernst Frankenbach GmbH Spedition

Am Weyer 5, 55252 Mainz-Kastel

Fon +49 (0) 61 34. 29 00 - 0

info@frankenbach.com | frankenbach.com

