

Zahl des Monats

7,2

Prozent und damit 535 Beschäftigte auf deutschen Handelsschiffen sind laut Verband Deutscher Reeder (VDR) weiblich.

Zitat des Monats



Tobias Koch

„Das Sondervermögen Infrastruktural sollte deutlich flexibler gehandhabt werden, als es bisher der Fall ist.“

Christoph Ploß, Maritimer Koordinator der Bundesregierung

Kurz und knapp

SRH tritt Euris bei

Beim Treffen der Partner von European River Information Services (Euris) unterzeichneten die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als zuständige Schweizer Vollzugsbehörde für die Rheinschifffahrt das European Corridor Management Agreement (ECMA). Mit diesem Schritt erfolgt der offizielle Beitritt der Schweiz zu Euris, dem europäischen Informationsportal für die Binnenschifffahrt. Ziel des Portals ist ein einfacher und zuverlässiger Zugang zu statischen und dynamischen Informationen über die europäischen Binnenwasserstraßen. **ab**

Keine THG-Quote für die Binnenschifffahrt

Der von der Binnenschifffahrt verwendete Dieseltreibstoff unterliegt auch weiterhin nicht der Treibhausgasminierungs-Quote (THG-Quote). Das hat der Bundesrat am 8. Mai 2026 in seinem Beschluss zum zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote entschieden, das der Bundestag im April 2026 zur Umsetzung der europäischen RED-III-Richtlinie verabschiedet hatte.

In einer Pressemitteilung schreibt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB): Selbstverständlich kenne auch die Schifffahrtsbranche an, dass die Treibhausgasintensität von Kraftstoffen schrittweise gesenkt werden sollte. Die Binnenschifffahrt mit ihren ohnehin geringen CO₂-Emissionen sei jedoch nicht der Adressat der europäischen RED-III-Richtlinie. Solange es keine marktreife und flächendeckende Alternative zum Dieseltreibstoff für langlaufende Verkehre in der Binnenschifffahrt gebe, auf die das Gewerbe ausweichen könne, habe die THG-Quote keine klimaschützende Lenkungswirkung, sondern führe allein zu einer Verteuerung des besonders umweltschonenden Güterverkehrs auf dem Wasser.

Die Einbeziehung in den Quotenhandel hätte nicht nur die Binnenschifffahrtsbranche, sondern auch die Bunkerbetriebe in massive Schwierigkeiten



Für Bunkerbetriebe wie Hoyer Marine hätte ein Einbezug der Branche in die THG-Quote einen immensen bürokratischen Aufwand bedeutet.

gebracht. Erste Absichten des Gesetzgebers gingen in die Richtung, jeden einzelnen Bunkerbetrieb als Inverkehrbringer des Treibstoffs zu betrachten und damit für die Einhaltung der THG-Quote verantwortlich zu stellen. Diese bürokratische Mehrbelastung hätte laut BDB das Aus für die meisten Bunkerbetriebe in Deutschland bedeutet.

In Deutschland werden pro Jahr rund 190 Millionen Liter Kraftstoff an die Binnenschifffahrt verkauft. In den Niederlanden sind es rund 900 Millionen Liter pro Jahr. **ab**

Binnenschifffahrt in BW legt wieder zu

Laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg (BW) wurden im Jahr 2025 rund 24,9 Millionen Tonnen Güter per Binnenschiff im Südwesten umgeschlagen. Damit stieg der Güterumschlag um 2,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an. Diesem Anstieg ging ein kontinuierlicher Rückgang in den Jahren zwischen 2020 und 2023 voraus. 26 der insgesamt 38 Häfen und Umschlagplätzen verzeichneten einen Anstieg der Gütermenge. Den Hauptanteil des Umschlages machten mit 77 Prozent die fünfbedeutendsten Häfen in Baden-Württemberg – Karlsruhe,

Mannheim, Kehl, Heilbronn sowie Stuttgart – aus. Eine gegenläufige Entwicklung zeigte sich im Containerverkehr. Im Jahr 2025 wurden 150.302 TEU auf Binnenschiffen befördert und damit 17.000 TEU (minus 10,2 Prozent) weniger als noch im Jahr zuvor.

Auf dem rund 550 Kilometer langen gewerblich nutzbaren Wasserstraßennetz in Baden-Württemberg wurden 30.216 Schiffe mit und ohne Antrieb gezählt – was einem deutlichen Anstieg von 22,6 Prozent gegenüber 2024 entspricht. **ab**



Raddampfer „De Majesteit“ steht zum Verkauf

Der 1926 in der Werft der Gebrüder Sachsenberg in Köln gebaute Schaufelraddampfer „De Majesteit“ sucht einen neuen Besitzer. Seit drei Jahrzehnten liegt das historische Schiff nun im Rotterdamer Hafen zu Anker und hat sich dort zu einem beliebten Fotomotiv ent-

wickelt. Nach zahlreichen Event- und Charterfahrten in den letzten Jahren soll der traditionsreiche Raddampfer nun Kurs auf eine neue Zukunft nehmen. Die Versteigerung des Raddampfers findet über die Plattform Troostwijk Auctions statt.

Die „De Majesteit“ gilt als maritime Rarität, denn sie ist der einzige Dampfer der Niederlande und einer der wenigen in ganz Europa, die noch fahrtüchtig sind. Außerdem ist sie mit einer Gesamtlänge von 82,5 Metern und einer Breite von 15,65 Metern auch heute noch der größte jemals gebaute Schaufelraddampfer. „Wir wollen das 100-jährige Schiffsjubiläum nutzen, um das immer noch mit der 750 PS starken originalen Dampfmaschine betriebene Schiff durch eine Auktion auf neuen Kurs zu bringen“, so Klemens Key, der das Schiff vor 30 Jahren mit seiner Frau Christine gekauft hat. **ab**



Reederei Keys

Im Rotterdamer Hafen zieht die „De Majesteit“ mit ihren markanten Schaufelrädern zahlreiche Schaulustige an.

Neptun Werft übergibt Schiffe an Viking

Im Juni hat die Neptun Werft zwei Flusskreuzfahrtschiffe an Viking übergeben. Mit einer Länge von 135 Metern ist die „Viking Annar“ ein Schiff der Longship-Serie. Sie bietet Platz für 190 Passagiere und 53 Crewmitglieder und wird auf Rhein, Main und Donau eingesetzt. Die ersten Gäste sind am 22. Juni 2026 in Amsterdam an Bord gehen. Die „Viking Fjolvar“ ist derzeit das letzte Flusskreuz-

fahrtschiff der Seine-Serie. Diese Schiffe weisen dieselben Designelemente wie die Longships auf, wurden jedoch um zehn Meter auf eine Länge von 125 Metern gekürzt, damit sie auf der Seine bis ins Zentrum von Paris fahren können. Die „Viking Fjolvar“ bietet Platz für 168 Passagiere und 46 Crewmitglieder. Das Schiff hat seine ersten Gäste ab dem 4. Juli 2026 willkommen geheißen. **ab**



Viking

Viking-Schiff auf dem Rhein.

Personalien

Neuer Director Corporate Affairs bei HGK

Richard Schroeter hat zum 8. Juni 2026 die Position des Director Corporate Affairs bei der HGK-Gruppe übernommen. In dieser neu geschaffenen Funktion steuert er neben der strategischen Ausrichtung der internationalen Seefrachtaktivitäten die Außendarstellung des Unternehmens und berichtet dabei direkt an Steffen Bauer, CEO der HGK-Gruppe. Zu den Kernaufgaben von Schroeter gehören die Entwicklung und Umsetzung der Public-Affairs-Strategie der Unternehmensgruppe sowie die Pflege und der Ausbau der Beziehungen zu politischen Entscheidungsträgern, Behörden, Verbänden und weiteren relevanten Stakeholdern. **ab**

Rheinhafen Koblenz erweitert seine Führungsebene

Im Rahmen einer sukzessiven Nachfolgeregelung in der Bereichsleitung verstärkt Niklas Walbröl ab sofort die Führungsebene des Unternehmens und übernimmt die Verantwortung für den Bereich Hafen. Für eine Übergangszeit ergänzt er die Ebene der Bereichsleitung und führt die Hafen- und Bahnbetriebe der Stadtwerke Koblenz gemeinsam mit Ulrich Gramsch, der den für den Koblenzer Industriehafen bedeutenden Bereich Bahn intensiver betreuen wird. **ab**

Neuer CEO für den Port of Antwerp-Bruges

Rob Smeets tritt die Nachfolge von Jacques Vandermeiren an, der am 14. April 2026 angekündigt hatte, sein Amt als CEO niederzulegen. Smeets ist bereits seit fast zwanzig Jahren für die Hafenbehörde tätig und hatte dort verschiedene Führungspositionen inne. Seit 2014 stand er an der Spitze des Schleppunternehmens, 2017 wurde er nautischer Betriebsleiter und seit 2019 ist er als Chief Operations Officer (COO) Mitglied des Vorstands. Seit der Ankündigung des Ausscheidens von Vandermeiren übernahm er die Rolle des CEO ad interim. **ab**