

Reedereien zeigen Interesse an Bundesflagge

Mehrere Schifffahrtsunternehmen haben Interesse signalisiert, Schiffe unter der Bundesflagge fahren zu lassen. „Wir sind mit einem Dutzend Reedereien in Gesprächen“, sagte der Leiter der Abteilung Schifffahrt in Deutschlands zentraler maritimer Behörde BSH, Jörg Kaufmann. Namen von Schifffahrtsunternehmen wollte Kaufmann nicht nennen. Es handle sich um einen „Querschnitt“ der Branche. Gesprochen werde mit Containerreedereien und Schifffahrtsunternehmen, die Massen- und Stückgüter transportierten.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist an einer Reform beteiligt, die die Attraktivität der deutschen Flagge steigern soll. Stand Ende Juni fuhren 395 Seeschiffe unter deutscher Flagge. Das waren allerdings weniger als zu Jahresbeginn. Nahezu unverändert fuhren 1.422 unter ausländischer Flagge. Das internationale Seerechtsübereinkommen regelt, dass Schiffe unter der Flagge eines einzigen Staates fahren müssen. Deutsche Seeschiffe müssen nach nationalem Recht grundsätzlich unter der Bundesflagge fahren. Das Flaggenrechtsgesetz erlaubt Ausnahmen, die es ermöglichen, befristet eine andere Nationalflagge zu nutzen. Die deutschen Behörden konkurrieren deshalb weltweit mit Behörden anderer Staaten um Reedereien. Dass die deutsche Flagge zu teuer sei, sei ein „altes Vorurteil“, kritisierte Kaufmann. Man sei „kostenmäßig konkurrenzfähig – es weiß nur nicht jeder“, sagte er der Deutschen Presse-Agentur.

Die Reform der Flaggenstaatsverwaltung leitete den BSH-Angaben zufolge gegen Ende 2023 das Bundesverkehrsministerium



U. J. Alexander/stock.adobe.com

Ende Juni fuhren 395 Seeschiffe unter deutscher und 1.422 unter ausländischer Flagge.

ein. Seitdem ist eine zentrale Beratungsstelle namens „Service-Team Deutsche Flagge“ eingerichtet worden, die rund um die Uhr erreichbar sei und Fragen der Reeder beantworte. Informationen bieten die Behörden zudem über ein zentrales Internetportal an. Allerdings gibt es weiter keine zentrale Behörde, die für die Flaggenverwaltung zuständig ist. Die Aufgaben teilen sich das BSH, die Berufsgenossenschaft Verkehr, die Bundesnetzagentur und die Amtsgerichte, die die Register führen.

Die Lidl-Reederei Tailwind hatte im Juni angekündigt, das Containerschiff „Panda 001“ werde künftig unter deutscher statt portugiesischer Flagge fahren. Bis Mitte 2028 sollen sieben eigene Schiffe, darunter fünf Neubauten, unter deutscher Flagge unterwegs sein, wie ein Sprecher sagte.

tb

Hapag-Lloyd erhöht Prognose wegen höherer Transportpreise

Die Hamburger Containerreederei Hapag-Lloyd blickt optimistischer auf das laufende Geschäftsjahr. Das Unternehmen hat seine Ergebnisprognose angehoben und begründet dies mit einer höheren Nachfrage nach Transportkapazitäten sowie gestiegenen Frachtraten. Nach Angaben der Reederei wird für das Gesamtjahr nun ein deutlich besseres operatives Ergebnis erwartet als bisher angenommen.



Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd hebt die Gewinnprognose deutlich an.

Die Entwicklung auf den internationalen Seefrachtmärkten hat sich zuletzt günstiger dargestellt als zunächst erwartet. Vor allem gestiegene Transportpreise wirkten sich positiv auf die Ertragslage aus. Zusätzlich profitierte Hapag-Lloyd von einer robusten Nachfrage im Containerverkehr, die in mehreren wichtigen Handelsrelationen anhielt.

Vor diesem Hintergrund korrigierte die Reederei ihre Erwartungen für das operative Ergebnis nach oben. Die neue Prognose liegt spürbar über der bisherigen Einschätzung. Damit signalisiert das Unternehmen eine stabilere Geschäftsentwicklung als noch zu Jahresbeginn erwartet.

Trotz der verbesserten Aussichten bleibt das Umfeld für die internationale Schifffahrt herausfordernd. Geopolitische Spannungen, Unsicherheiten im Welthandel sowie Entwicklungen auf den Energiemärkten beeinflussen weiterhin die globalen Transportströme. Hinzu kommen Veränderungen bei Handelsrouten und Lieferketten, die sich direkt auf Angebot und Nachfrage im Containerverkehr auswirken können.

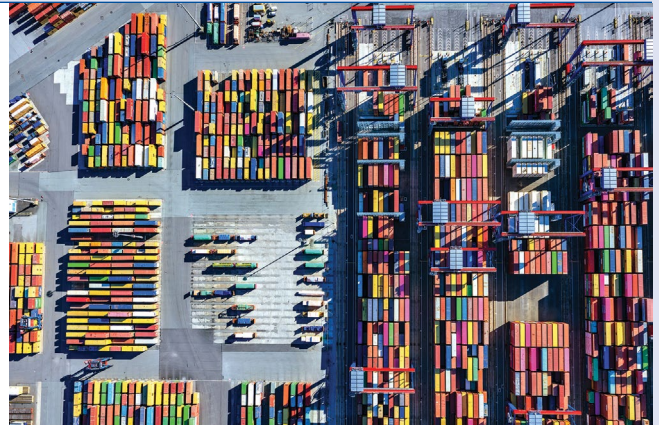
Die jüngsten Entwicklungen zeigen erneut, wie stark die Ergebnislage von Reedereien von Frachtraten und Transportvolumina abhängt. Bereits vergleichsweise kurze Marktveränderungen können erhebliche Auswirkungen auf Umsatz und Profitabilität haben. Für die Branche bleibt daher die Entwicklung des Welthandels einer der wichtigsten Einflussfaktoren.

ste

HHLA senkt Gewinn-Prognose für 2025

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat ihre Prognose für das aktuelle Geschäftsjahr gesenkt, weil sich Umschlag und Transport schlechter als erwartet entwickelt haben. Die HHLA begründete das mit dem Umbau von Containerterminals und Arbeiten am Schienennetz, wie aus einer Ad-hoc-Mitteilung hervorgeht. Inzwischen geht der Hafenlogistiker davon aus, dass der Containerumschlag im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgehen wird – statt wie zuvor erwartet stark zu steigen, wie es in einer Mitteilung vom 20. Juli 2026 heißt. Der Transport der Container werde leicht zunehmen, nicht stark, wie zuvor angenommen. Vor Zinsen und Steuern erwartet der Konzern inzwischen einen Gewinn von 150 bis 170 Millionen Euro. Zuvor hatte das Unternehmen mit 175 bis 195 Millionen Euro gerechnet.

dpa/ab



HHLA/Martin Eisen

Der Hafenlogistiker schlägt weniger Container um als erwartet und transportiert auch weniger.

CTA in Hamburg: 5G-Campus-Netz in Betrieb gegangen

Am Container Terminal Altenwerder (CTA) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein leistungsfähiges privates 5G-Campus-Netz in Betrieb gegangen. Die HHLA hat die Infrastruktur gemeinsam mit der Deutschen Telekom und Ericsson im Rahmen des Projekts „Procon 5G“ umgesetzt. Seit Ende Mai 2026 versorgt das Netz eine Fläche von über einem Quadratkilometer und bildet die Grundlage für zentrale Logistikprozesse, Echtzeit-Anwendun-

gen und ein digitales Testfeld für Innovationen im Hafen. Das 5G-Campus-Netz ist speziell auf die Anforderungen eines hochautomatisierten Containerterminals ausgelegt. Es vernetzt Fahrzeuge, Sensoren, mobile Endgeräte und IT-Systeme in Echtzeit. Die auf der Ericsson 5G-Campus-Private-Lösung basierende Architektur gewährleistet laut Anbieter bei hoher Auslastung eine stabile und performante Kommunikation und ist flexibel erweiterbar. **ab**

Neues 24.000-Container-Schiff erstmals in Hamburg



HPA

Die CMA CGM „Notre Dame“ ist 400 Meter lang und 62 Meter breit.

Ein neues, mehr als 24.000 Standardcontainer fassendes Schiff ist Mitte Juli 2026 erstmals in den Hamburger Hafen eingelaufen. Betrieben wird das unter französischer Flagge fahrende Schiff durch die französische Reederei CMA CGM, die zu den größten der Welt gehört. Die „Notre Dame“ fasst bis zu 24.212 Standardcontainer, wurde in China gebaut, im nordfranzösischen Le Havre getauft und ist über Europas größten Hafen Rotterdam nach Hamburg gefahren. Die „Notre Dame“ wird mit Flüssigerdgas und Marine-diesel betrieben und kann den Angaben nach auch mit flüssigem Biomethan fahren. CMA CGM hat insgesamt zehn Schiffe bestellt, die nach französischen Wahrzeichen benannt werden. Die „Notre Dame“ ist das erste Schiff der Baureihe. Die weiteren Schiffe sollen nach und nach bis 2028 geliefert werden. Künftig soll das Schiff zwischen Asien und Europa verkehren.

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

