



Die Erweiterung des Containerterminals im Hafen Braunschweig stockt derzeit wegen bürokratischer Hürden und Dissenzen über den Status des Hafens.



Martin Heying

Wachstumsbremse Bürokratie

Der Stadthafen Braunschweig war lange Zeit Garant für die Kohleversorgung des Heizkraftwerks Mitte. Inzwischen sind die Kohlemengen schon rückläufig. Braunschweig gilt auch als größter Containerhafen im norddeutschen Binnenland. Die nun mögliche Erweiterung des Terminals stockt aber.

Der Mittellandkanal-Hafen Braunschweig muss in naher Zukunft mit dem Wegfall der Kohle als Transportgut rechnen. Schon jetzt, befördert durch die Änderung der Transportströme aufgrund des Ukraine Krieges, ist die im Hafen umgeschlagene Kohlemenge stark gesunken.

Kam vor Kriegsbeginn die Kohle noch aus Deutschlands größtem Kohlehafen, dem Hansaport in Hamburg, über Binnenschiffe nach Braunschweig, hat sich das Bild drastisch gewandelt: Inzwischen kommt die Kohle aus anderen Quellen, die nicht über den Hansahafen abwickeln, die Seehäfen haben schlicht keine Flächen für einen Kohleumschlag, zumal wenn er zeitlich so begrenzt ist. Also kommen die Kohlemengen nun per Zug und teilweise sogar per Lkw. Für Hafenchef Jens Hohl eine schmerzliche Entwicklung: „Ich habe immer schon für nachhaltige und möglichst klimaschonende Transporte gekämpft. Als wir noch über das Binnenschiff umgeschlagen haben, lag die Umschlagmenge bei 100.000 Tonnen pro Jahr, das kann kein Verkehrsträger so klimafreundlich trans-

portieren wie das Binnenschiff, diese Entwicklung ist in jeder Hinsicht kontraproduktiv“, konstatiert er.

Doch der Aspekt des Wegfalls der Kohle beschäftigt Jens Hohls ohnehin, denn das Heizkraftwerk Mitte wird noch genau eine Heizperiode lang mit Kohle versorgt, dann, im Frühjahr 2024, werden die Blöcke abgeschaltet respektive umgerüstet, denn ein Block des Kraftwerks wird künftig mit Biomasse betrieben und ein weiterer Block mit Gas. Den Rückgang an Tonnage werde er nicht verhindern können, sagt Jens Hohls, und soweit es die Tonnage betrifft, glaubt er auch nicht an eine Kompensation durch andere Güter. Dennoch sieht er den Hafen im Energiewandel weiterhin als idealen Umschlagort: „Der Biomasse-Block soll im Wesentlichen mit Altholz betrieben werden, da sind Hafen und Binnenschiff ideale Versorgungspartner“, ist er überzeugt. Durch den Wegfall von Massengütern in der Binnenschifffahrt stellt sich zwangsläufig die Frage nach weiteren Ersatzfrachten. „Die Kreislaufwirtschaft gewinnt an Bedeutung, unser Umgang



Martin Heying

Braunschweigs Hafenchef Jens Hohls sieht die Binnenschifffahrt im Allgemeinen und die Binnenhäfen im Besonderen benachteiligt.

mit Abfallstoffen ist ebenso im Wandel wie die Energiegewinnung“, merkt er an. „Die Wiederverwertung wie auch Abfall als Ersatzbrennstoff sind Alternativen für die Binnenschifffahrt, denn die Abfall-Logistik wird komplexer und größer werden und hierbei handelt es sich auch um Massengüter“, so Jens Hohls. Beim Energieträger Wasserstoff hingegen zeigt sich der Hafenchef noch verhalten: „H₂ ist mit Sicherheit der Energieträger der Zukunft, aber im Moment wissen wir ja noch gar nicht, wohin die Reise technologisch geht. Auf welchen Trägerstoff werden wir uns einigen? Wird komprimierter Wasserstoff transportiert und gelagert werden? Ich werde hier sicher keine Schnellschüsse wagen“, macht er klar.

Elektromobilität und mehr

Auch für den Hafen Braunschweig wird das Thema Elektromobilität immer relevanter. „Wir können und wollen uns dem Thema

E-Mobilität nicht entziehen, müssen aber auch genau überlegen, wie wir die nötige Infrastruktur dafür herstellen können“, gibt Jens Hohls zu bedenken. Noch in diesem Jahr möchte er zusammen mit dem Speditionsdienstleister Rüdebusch Transporte am Containerterminal bis zu acht Lkw in Dienst stellen, jedoch ist die dazu nötige Lade-Infrastruktur noch nicht da. Dazu bedürfe es in jedem Falle einer neuen Trafostation, wobei die nötige Netzkapazität noch ungeklärt sei, sagt Jens Hohls.

Man habe bereits Tests durchgeführt und Erfahrungen gesammelt, um die Machbarkeit für eine E-Flotte zu prüfen. Jens Hohls erzählt: „Bei unseren ersten Umläufen waren die Ergebnisse noch ziemlich suboptimal“, erinnert er sich, „üblicherweise fahren unsere Lkw im Umlauf eine 25-Kilometer-Strecke zwischen dem VW-Werk in Salzgitter und dem Hafen bis zu sechs Mal am Tag. Der E-Lkw schaffte drei Umläufe und musste dann an die Ladesäule, die verbliebenen Umläufe am Nachmittag übernahm dann wieder der Diesel.“ Erschwerend kam während des Tests für den E-Lkw hinzu, dass keine Schnellladung möglich war, denn diese benötigt 350-Ampere-Anschlüsse, und die sind ohne die bereits erwähnte neue Trafostation nicht darstellbar. „Inzwischen sind die Lkw-Hersteller in der Entwicklung schon wieder weiter“, weiß Jens Hohls, „demnach könnten wir inzwischen mit einem E-Lkw bis zu fünf Umläufe am Tag schaffen, deswegen haben wir uns für die Anschaffung der Elektrofahrzeuge entschieden“, erläutert er.

Die für dieses Jahr geplante Anschaffung der E-Lkw sieht Jens Hohls auch unter dem Gesichtspunkt des Erfahrungsgewinns: „Finanzierung und Verfügbarkeit werden die entscheidenden Faktoren für die Zukunft sein. E-Lkw sind deutlich teurer in der Anschaffung und schwerer. Das macht eine wirtschaftliche Kalkulation schwer, denn auch wenn das Gesamtgewicht für die Elektrolastwagen erhöht werden soll, hebt sich das wahrscheinlich für uns wieder auf“, verweist Jens Hohls auf den Umstand, dass der Vorteil aufgrund der 44 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts im Kombinierten Verkehr (KV) durch das zusätzliche Gewicht der Elektro-Lkw zulasten des Ladegewichts gehen wird. „Faktisch ist das eine Gefährdung des gut laufenden KV-Systems“, warnt er.

Bei größeren Geräten wie Reachstackern sieht Jens Hohls derzeit noch keine Möglichkeit, auf Elektrobetrieb umzustellen: „Die einzige Variante, die ich mir im Moment vorstellen könnte, wäre



Martin Heying

In dieser leerstehenden Lagerhalle sollen in naher Zukunft Batterien nicht nur gelagert, sondern auch entwickelt und produziert werden.



eine Maschine mit Brennstoffzellen-Technologie. Das ist aber sowohl von den Kosten als auch von der Wasserstoffversorgung her völlig illusorisch“, ist er überzeugt. Die Liegenschaften des Hafens überprüft er derzeit nach der Möglichkeit, mit Fotovoltaik selbst Strom zu produzieren, und ein leer stehende Lagerhalle scheint für einen Interessenten der ideale Ort zu sein, Batterien nicht nur zu lagern, sondern dort auch zu entwickeln und zu produzieren.

Neues Schiff-Transport-Konzept

Ein wenig wehmütig schaut Jens Hohls auf die Entscheidung der Deutschen Binnenreederei (DBR), die als Tochter der Rhenus Transport ein geändertes Flottenkonzept im Verkehr mit dem Hafen Braunschweig umsetzt. Schon jetzt fährt ein Koppelverband mit einer Kapazität von 166 TEU den Hafen Braunschweig fest an, momentan unterstützt von den alten DBR-Leichtern und den dazugehörigen Schubbooten. Für Jens Hohls ein bequemes System: „Die Leichter liegen hier, wir löschen und beladen und die Schubboote tauschen die Leichter beim nächsten Umlauf wieder aus, das können wir bald nicht mehr so machen“, bedauert er. Die neue Strategie der DBR sieht vor, dass ein weiterer neuer Koppelverband mit 166 TEU fest dazukommt, und Mitte des Jahres soll dann ein großer Verband aus Leichtern und Schubbooten die Flotte komplettieren. Die alten DBR-Leichter und Schubboote sind dann in Braunschweig Geschichte.

„Als wir hier im letzten Jahr eine wahre Containerschwemme hatten und nicht wussten, wohin mit all den Boxen, war das System mit den DBR-Leichtern sehr hilfreich“, berichtet Jens Hohls. Inzwischen hat sich die Lage wieder deutlich entspannt. Die Lager der Kunden sind gefüllt, denn man hatte wohl Angst, wieder in einen Mangel zu laufen. Das hat zur Folge, dass nun deutlich weniger Container im Terminal ankommen. Trotz der gesunkenen Mengen sieht Jens Hohls die beiden ersten Quartale des laufenden Jahres im saisonalen Normalbereich: „Die umschlagstarken Quartale sind für uns stets die beiden letzten Quartale im Jahr, daher bin ich sehr auf das diesjährige Weihnachtsgeschäft gespannt“, so Jens Hohls.

Hafenausbau gebremst

Gerne würde Jens Hohls die Flächen konsolidieren, die durch den Wegfall der Kohle frei werden: „Wir haben die Kohleflächen und eine weitere Fläche direkt neben dem Terminal, da könnten wir sofort mit der Erweiterung beginnen. Leider streiten wir uns darüber, ob der Hafen eine private GmbH in kommunalem Besitz oder eine öffentliche Einrichtung ist. Das macht am Ende nämlich aus, ob wir die geplante Erweiterung von 10.000 Quadratmetern für das Terminal nutzen können oder zehn Prozent davon ungenutzt lassen müssen“, ärgert er sich. Auch bei der Erwei-



Martin Heying

Die Flächen für den Kohleumschlag könnten nach der Umstellung des Heizkraftwerks Mitte anderweitig genutzt werden.

terung des Gleisnetzes zum Gewerbegebiet auf der anderen Seite des Kanals ist Geduld gefragt. Die technische Machbarkeitsstudie ist zwar positiv, zwei Kilometer Gleislänge und eine kleine Eisenbahnbrücke stellen aus technischer Sicht kein Problem dar, doch die nötige Fläche im zu erschließenden Gebiet müsste dazu freigegeben werden und das Schienengüterverkehrsförder-Gesetz ist zwar auf Aus- und Neubau erweitert worden, aber die Binnenhäfen als potenzielle Förderempfänger wurden schlicht vergessen.

Martin Heying

Anzeige

Immer in Bewegung





Braunschweig
Hafenbetriebsgesellschaft

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH | Hafenstraße 14 | 38112 Braunschweig
hbg@braunschweig-hafen.de | www.braunschweig-hafen.de