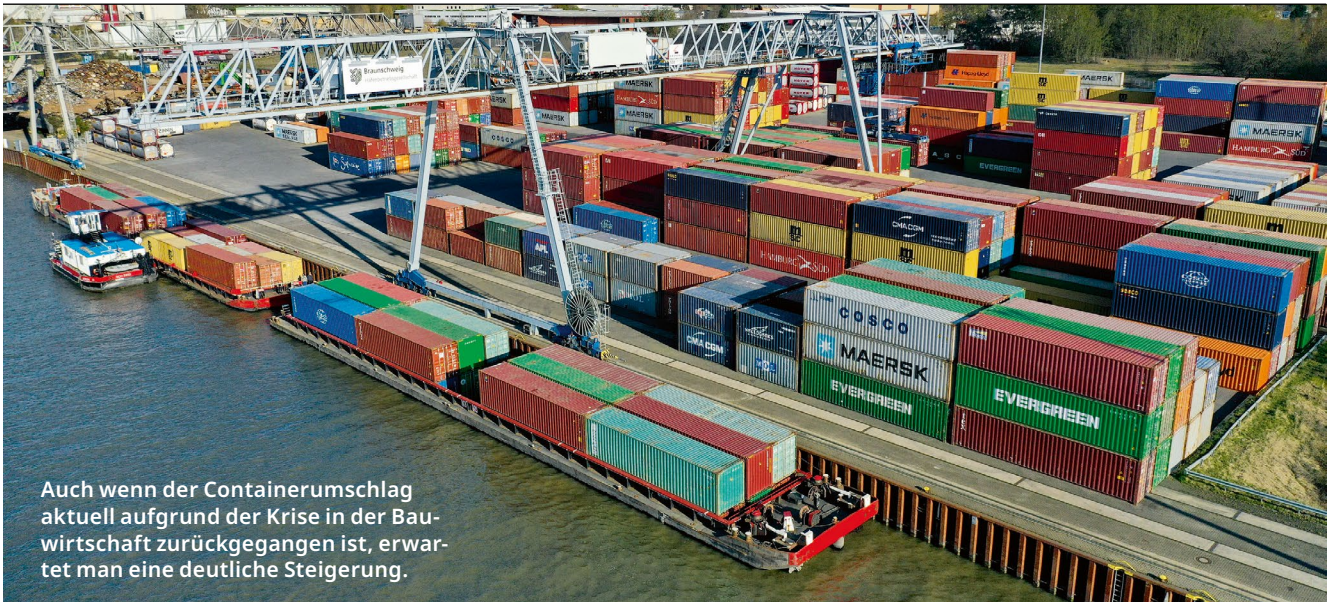




Hafen Braunschweig

Auch wenn der Containerumschlag aktuell aufgrund der Krise in der Bauwirtschaft zurückgegangen ist, erwartet man eine deutliche Steigerung.

Keine Kohle mehr

Der Kohleausstieg und die schwächelnde Bauwirtschaft machen sich auch im Hafen Braunschweig bemerkbar. Die sinkenden Mengen sorgen aber auch für eine Entspannung, die Jens Hohls für die Neuausrichtung des Hafens nutzt. Darüber sprach SUT mit dem Hafenchef.

SUT: Wie ist das letzte Jahr gelaufen, was gab es an besonderen Ereignissen, auf was stellt man sich ein?

Jens Hohls: Gemessen daran, dass wir eigentlich immer mit Wachstum zu tun hatten, ist 2023 mal ein ernüchterndes Jahr gewesen. Die Baubranche schwächelt nach wie vor und wir haben entsprechende Rückgänge. Bauholz Richtung China ist da ein gutes Beispiel: Wir haben viel Schadholz aus der Region als Konstruktionshölzer nach China verschifft. Dort ist der Bau-Boom unvermittelt erst einmal zum Erliegen gekommen, und diese Mengen sind seitdem vom Markt verschwunden. Dann spielt auch die Dekarbonisierung eine Rolle bei den Mengenrückgängen: Das Kohlekraftwerk in Braunschweig wurde durch ein Gaskraftwerk ersetzt. Die Kohlevorräte hier, die wir im Hafen Braunschweig immer liegen hatten, sind mittlerweile verbraucht und 2023 ist somit das erste Jahr in der neunzigjährigen Hafengeschichte, wo wir keinen Kohleumschlag hatten, immerhin hunderttausend Tonnen im Jahr, die wegfallen. Nun werden wir die Flächen, die wir für den Kohleumschlag nicht mehr benötigen, neu ausrichten. Wir überlegen, ob man hier so einen GST-Bereich aufbaut oder das Container-Terminal entlasten kann, wobei das eine das andere nicht ausschließt.

SUT: Wie sieht es bei den Containern aus? Wie war da die Performance?

Jens Hohls: Container mussten wir auch rückläufig verzeichnen, das hängt aber mit dem erwähnten Stammholz nach China zusammen. Nach China geht alles im Container – aktuell ver-

laden wir sogar noch. Aber es sind jetzt eben fünfzig Container im Monat, während es zur Hoch-Zeit fünfzig Container am Tag waren. Insgesamt liegen wir beim Mengenrückgang im Hafen so bei zehn bis fünfzehn Prozent.

SUT: Wie sieht's aktuell in diesem Jahr aus? Ist da eine Steigerung in Sicht?

Jens Hohls: Das ist im Augenblick noch nicht zu verzeichnen. Dazu wäre eine Erholung der Baubranche nötig, um bei dem Beispiel zu bleiben. Es geht ja nicht nur um Holz. Zuschlagstoffe für die Zementindustrie sind auch nicht mehr so stark und ein wichtiger Umschlag im Hafen.



SUT: Bereitet Ihnen das Sorgen?

Jens Hohls: Nicht wirklich. Der ständige Hochlauf hat uns auch mächtig unter Druck gesetzt. Die aktuelle Situation sorgt tatsächlich für etwas Entspannung und gerade im Container-Verkehr haben wir eine solide Grundauslastung beziehungsweise eine hohe Kundentreue. Was übrigens auch perfekt in unser Serviceangebot passt. Die Volumina sind nur eben nicht mehr so, wie sie vor zwei Jahren noch da waren.

SUT: Beeinträchtigt diese Entwicklung die Ausbaupläne für das Container-Terminal?

Jens Hohls: Der Ausbau ist nach wie vor in Planung. Wir wollen die 38.000 Quadratmeter große Terminal-Fläche um 10.000 Quadratmeter erweitern. Daran halten wir fest. Das Baurecht liegt auch vor. Was im Augenblick noch fehlt sind die entspre-



chenden Abwicklungen in der KV-Förderung. Den Antrag haben wir vor zwei Jahren gestellt. Nach der letzten Information, die wir haben, ist ja immer noch Haushaltssperre. Ich gehe davon aus, dass in nächster Zeit wieder Förderbescheide erstellt werden und dann hoffen wir mal, dass wir mit dabei sind.

SUT: Ein wichtiges Thema ist die Energiewende und damit verbunden die Stromversorgung im Hafen. Gibt es hier Berichtenswertes?

Jens Hohls: Wir haben angefangen, eigene PV-Anlagen zu bauen, um selbst zum Stromproduzenten zu werden und damit die Energiekosten irgendwie im Griff zu haben. Stichwort Energiewende: Hier merken wir tatsächlich eine Verschiebung in Richtung High & Heavy. Es wird vermehrt darauf geschaut, ob die benötigten Komponenten durch die ganze Republik über die Straße gefahren werden müssen. Da haben auch bei uns Untersuchungen stattgefunden, wie man die Teile und Geräte für die Windparks über den Wasserweg anliefern kann.

SUT: Ist der Umschlag für Windkraftanlagen eine nachhaltige Perspektive für den Hafen-Umschlag?

Jens Hohls: Tatsächlich mehr als man zunächst denken mag, gerade bei Windkraft. Das Zauberwort heißt „Repowering“. Neben der Neuerrichtung, haben wir auch den Abbau der alten Anlagen als Thema. Diese Türme und Motorhäuser müssen abgebaut und soweit möglich aufbereitet werden und gleichzeitig müssen erneuerte oder neue Anlagen aufgestellt werden. Das ist schon fast eine Kreislaufwirtschaft, die da in Gang gesetzt wird. Am Ende des Tages, müssen wir das alles rechnen, aber wir sind da in einem vielversprechenden Austausch.

SUT: Gibt es zum Thema Transportwege Neuigkeiten?

Jens Hohls: Wir haben eine neue KV-Verbindung aufgebaut oder besser formuliert wieder aufgenommen. Dabei geht es um die Verbindung Braunschweig-Südosteuropa, da werden wir noch in 2024 eine Neuauflage erleben. Das wird für neue regelmäßige Verkehre sorgen, die dann als Ganzzüge täglich über den Hafen Braunschweig laufen. Also da merkt man dann doch wieder, dass es Verlader gibt, die auch ihre CO₂-Bilanzen im Auge haben.

SUT: CO₂-Bilanzen und Dekarbonisierung hatten wir jetzt schon angesprochen. Wird Wasserstoff für den Hafen Braunschweig relevant und könnten Sie bei der Kraftwerk-Versorgung eine Rolle spielen?

Jens Hohls: Bei Wasserstoff wird es allenfalls um punktuelle Versorgung gehen und nicht um wirkliche Energieversorgung, die wird per Pipeline erfolgen. Es wird durchaus Wasserstoff-Transporte geben, wahrscheinlich sogar in Containern. Da sind wir natürlich dabei. Und auch bei der



Hafen Braunschweig

Das Schubschiff der Rhenus fährt im Auftrag der NWL Hanse regelmäßig den Hafen Braunschweig an.

Biomasseversorgung könnten wir eine Rolle spielen. Aber wir werden die Kohle nicht durch ein vergleichbares Massengut ersetzen können. Das Thema Projekte nimmt jedoch Fahrt auf: In unmittelbarer Nähe wird ja derzeit die schon erwähnte Gigafactory für Batterien gebaut, die benötigten Maschinen kommen aus China und werden bei uns im Hafen umgeschlagen. Die Baustellen-Versorgung beim Ausbau des Stichkanals Salzgitter erfolgt ebenfalls über den Hafen Braunschweig. Das heißt, die Baustoffe kommen in Braunschweig an, werden hier auf das Schiff geladen, da die Baustelle nur wasserseitig versorgt werden kann. Das sind zwar endliche Projekte, aber es tun sich sicherlich wieder neue auf. Wir sind sozusagen die beste Grundlage für die Verkehrsverlagerung.

Martin Heying



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