

Mehr Fokus auf GST

Heiko Maly, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH, zieht im SUT-Interview Bilanz für 2024 und die erste Jahreshälfte 2025. Dabei spricht der Hafenchef über geplante Investitionen, das Potenzial von Großraum- und Schwertransporten (GST) – und wie der Hafen grüner werden soll.



Magdeburger Hafen

Heiko Maly will im Magdeburger Hafen künftig mehr auf GST setzen.

SUT: Herr Maly, wie blicken Sie auf das vergangene Jahr und die erste Jahreshälfte 2025?

Heiko Maly: Bis Ende 2024 haben wir im Vorjahresvergleich erneut einen leichten Zuwachs im Containergeschäft verzeichnen können, der sich aber Anfang 2025 etwas abgeschwächt hat. Mit Ausnahme von Soja haben wir geringfügig weniger Feldfrüchte wie Getreide und Raps im Magdeburger Hafen umgeschlagen. Der Bereich Schlacke hat deutlich zugelegt, andere Bereiche wie Stahlschrott haben hingegen etwas abgenommen oder sind auf ähnlichem Niveau wie 2023 geblieben. Mit dieser stagnierenden oder nur leicht positiven Entwicklung stehen wir als Hafen nicht alleine da: Die Wirtschaft in Deutschland erlebt derzeit ja insgesamt keinen Höhenflug.

SUT: Was bedeutet das für die Geschäftszahlen?

Heiko Maly: Mit Blick auf die Zahlen konnten wir 2024 im Vergleich zu 2023 ein leichtes Wachstum bei den Umsätzen erreichen, das Ergebnis ist etwas zurückgegangen. Das liegt unter anderem an den neuen Tarifabschlüssen und den damit verbundenen gestiegenen Personalkosten sowie an höheren Ausgaben für Material und Servicedienstleistungen. Konkrete Zahlen werden wir nach der Verabschiedung unseres Geschäftsberichts im Juli veröffentlichen.

SUT: Wie wirkt sich die Entwicklung auf die Investitionen im Magdeburger Hafen aus?

Heiko Maly: Wenn der Erlös sinkt, ist das in der Regel ein Investitionshemmnis für die Weiterentwicklung eines Unterneh-

mens. Man muss sich dreimal überlegen, wofür man Geld ausgibt. Trotzdem müssen wir natürlich etwas tun, damit der Magdeburger Hafen auf einem modernen und wettbewerbsfähigen Stand bleibt. Zunächst planen wir beispielsweise den Bau einer schwerlastfähigen Logistikhalle, die eisenbahnbefahrbar ist. Das beinhaltet nicht nur hohe Anforderungen an den Hallenboden, sondern auch entsprechende Krananlagen, die auch Lasten mit 150 oder mehr Tonnen heben können. Wann wir mit der Umsetzung starten können, hängt – wie so oft – davon ab, wie schnell Genehmigungen erteilt werden. Das kann in Deutschland ja manchmal etwas länger dauern.

SUT: Ich höre aber heraus, dass Sie beim Thema Großraum und Schwertransport noch Potenzial für den Magdeburger Hafen sehen.

Heiko Maly: Ja, das ist richtig. Als trimodaler Hafen bieten wir beste Bedingungen für solche Transporte, etwa von Großbauteilen für die Industrie oder Windkraftanlagen. Wir merken in letzter Zeit auch eine verstärkte Nachfrage, unter anderem für Importe aus Polen, weshalb wir den Fokus auf dieses Projektgeschäft verstärken wollen. Die Einzelteile können beispielsweise mit dem Lkw angeliefert, größtenteils bei uns montiert und dann mit dem Binnenschiff zum Zielort verschifft werden.

SUT: Welche Rolle spielt das Binnenschiff als Verkehrsträger im Magdeburger Hafen?

Heiko Maly: Die Bedeutung nimmt zu. Im vergangenen Jahr haben wir etwa zehn Prozent mehr Binnenschiffe abgefertigt

Der Magdeburger Hafen in Zahlen:

- » Terminals: Terminal Hansehafen mit zugehörigem Güterverkehrszentrum, Terminal Trennungsdamm mit den Hafenbecken I und II, Terminal Zweigkanal, Terminal Kraftwerk Süd, Terminal Industriehafen, Terminal Schleusenkanal, Bahncontainerterminal
- » Gesamtfläche: rund 750 Hektar (einschließlich Wasser)
- » befestigte Kailänge: 6.753 Meter, 14 Kilometer Gesamtlänge
- » diverse Krananlagen bis 130 Tonnen
- » 40.000 Quadratmeter gedeckte Lagerfläche
- » 200.000 Quadratmeter befestigte Lagerfläche
- » eigene Straßenfahrzeugwaagen (50 Tonnen)
- » eigene öffentliche Gleiswaage (120 Tonnen)
- » Hafenbahn mit eigenen Triebfahrzeugen
- » Gleisnetz: 70 Kilometer mit Anliegeranschlüssen



Magdeburger Hafen

Als trimodaler Hafen bietet der Elbe-Hafen beste Bedingungen für Transporte großer Industrieteile.



Magdeburger Hafen

Die Hybridlokomotive ermöglicht eine Reduzierung der Schadstoffe und des Lärms.

als 2023, insbesondere weil der wasserseitige Transport von Containern und eben auch die Schwerlasttransporte gestiegen sind. Dabei spielt uns in die Karten, dass wir seit 2013 ganzjährig wasserstandsunabhängig sind und jederzeit Schiffe be- oder entladen können. Der gesamte Magdeburger Hafen ist aus zwei Richtungen zu erreichen: elbseitig über die Niedrigwasserschleuse und kanalseitig über die Sparschleuse.

SUT: Wie sieht es bei den anderen beiden Verkehrsträgern aus?

Heiko Maly: Der Transport über die Bahn ist etwa auf dem Vorjahresniveau geblieben. Der Lkw bleibt der Hauptverkehrsträger, bei uns hauptsächlich für die letzte Meile, ist aber zahlenmäßig schwer zu erfassen.

SUT: Stichwort Nachhaltigkeit: Der Magdeburger Hafen sieht sich als Green Port. An welchen Maßnahmen machen Sie das fest?

Heiko Maly: Neben drei Diesellokomotiven betreiben wir auch eine Hybridlokomotive. Damit geht eine Reduzierung der Schadstoffe und des Lärms einher. Ebenso wird die wirtschaftliche Komponente bezüglich der deutlichen Reduzierung der Verbrauchswerte bedient. Außerdem sind wir gerade dabei, die

Versorgung mit Strom und Warmwasser durch Solarthermie und Photovoltaik auszubauen. Gegenwärtig betreiben wir zudem 25 Landstromanlagen, um die Binnenschiffe elektrisch zu versorgen.

SUT: Eine letzte Frage: Was wünschen Sie sich von der neuen Regierung?

Heiko Maly: Es gibt zwar auf dem Papier eine Nationale Hafenstrategie, die zwar schön und gut ist, aber von der letzten Bundesregierung nicht mit finanziellen Mitteln hinterlegt wurde.

Ich würde mir wünschen, dass die neue Regierung hier mehr Substanz mit reinbringt und die Häfen mehr in den Fokus nimmt – und zwar nicht nur aus marketingtechnischen Gründen, sondern weil wir eine nachhaltigere Logistik ermöglichen. Das gilt übrigens nicht nur auf Bundesebene, sondern auch auf Landesebene und für die Kommunen. Wir brauchen beschleunigte Genehmigungsverfahren und weniger Bürokratie, damit wir schneller agieren können. Man hat immer die Hoffnung, dass sich etwas mit einer neuen Regierung verbessert. Die Zeit wird jetzt zeigen, ob die Versprechen Realität werden.

Das Gespräch führte Annika Beyer.



Anzeige

SUT SCHIFFFAHRT
UND TECHNIK



**FOLGEN
SIE UNS AUF
LINKEDIN!**

Alles, was die Binnenschifffahrt bewegt!

Verkehrspolitik, Hafenlogistik, Wasserwege, alternative Antriebe – wir liefern die wichtigsten Nachrichten und Hintergründe. Vernetzen Sie sich mit uns für aktuelle Insights, exklusive Recherchen und die zentralen Entwicklungen der Branche.



Jetzt folgen und vernetzen:

@sut-schifffahrt-und-technik