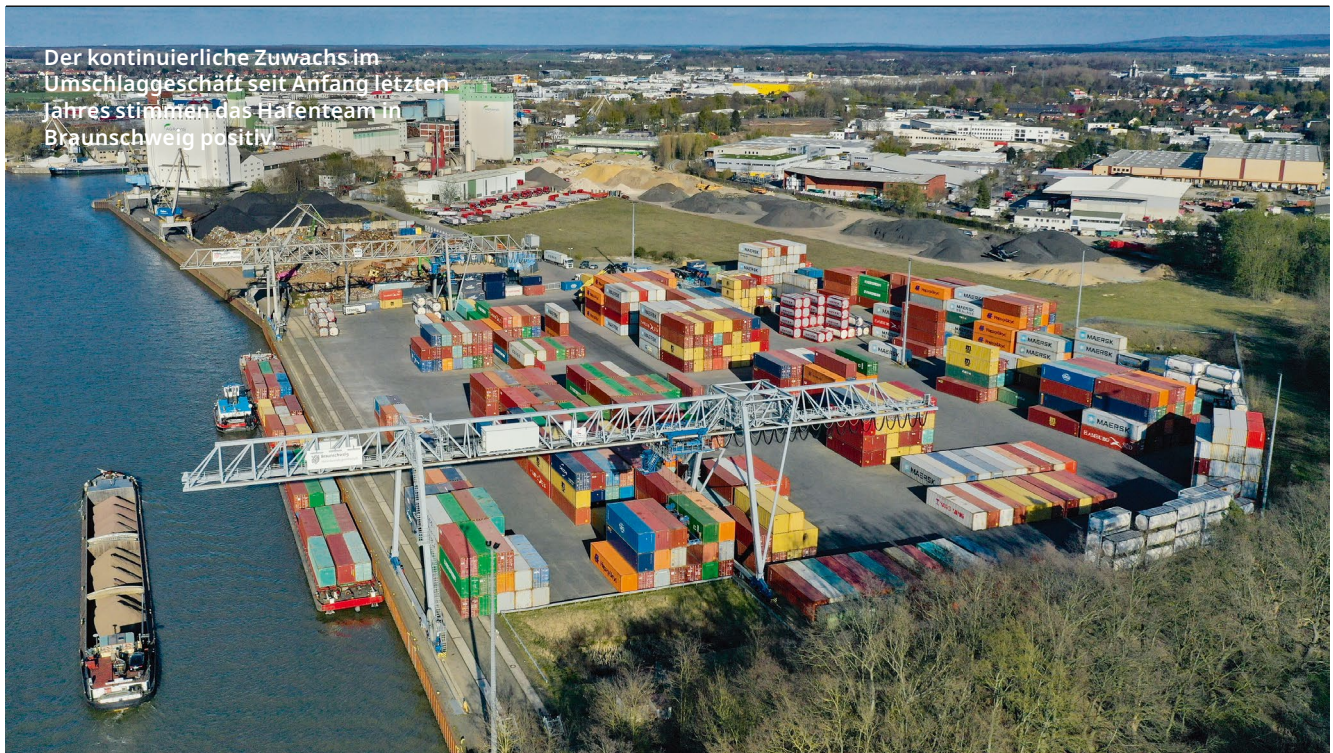




Hafen Braunschweig

Schritt für Schritt

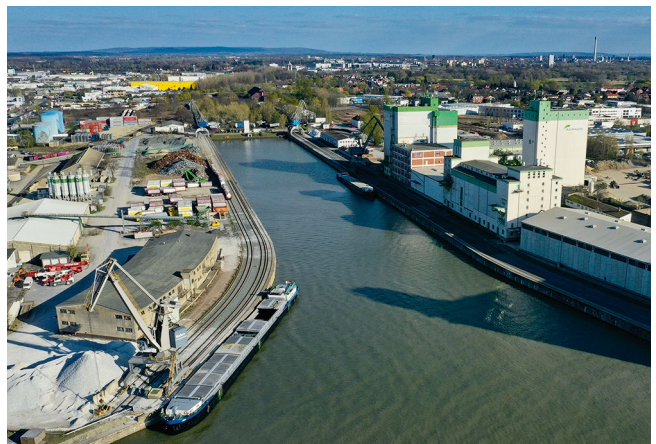
Die zunehmende Stabilisierung der Umschlagergebnisse im Hafen Braunschweig lassen Jens Hohls positiv gestimmt auf den weiteren Jahresverlauf blicken. Im Gespräch mit dem Hafenchef erfuhr SUT zudem mehr über die aktuelle Modernisierung der hafeneigenen Lkw-Flotte.

Im Vergleich zu 2023 konnte der Hafen Braunschweig im vergangenen Jahr mit rund 800.000 Tonnen eine Steigerung seiner Umschlagergebnisse erzielen. Mit den Entwicklungen im ersten Halbjahr 2025 ist Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, ebenfalls zufrieden, denn ein weiterer Zuwachs ist erwartet. „Wie auch für viele andere Häfen war das Jahr 2024 für uns das erste Jahr, in dem keine Kohle mehr umgeschlagen wurde“, merkt der Hafenchef vor diesem Hintergrund gegenüber SUT an. „Dementsprechend ist es klar, dass sich dieser Umstand in den Jahresergebnissen bemerkbar macht. Gleichzeitig arbeiten wir daran, diesen Rückgang entsprechend zu kompensieren – beispielsweise durch einen Zuwachs, den wir in den Bereichen Baustoffrecycling sowie High and Heavy erzielen konnten.“

Besonders den Bereich Baustoffrecycling und damit Schrott nimmt Hohls als einen Wachstumsmarkt wahr. Das liege unter anderem an dem in Hafennähe angesiedelten Stahlwerk, das derzeit auf nachhaltigere Produktionsprozesse umrüste. „Durch die Umstellung bei der Herstellung von grünem Stahl nimmt auch der Recycling-Rohstoffbedarf in den Werken zu. Dieser Umstand wirkt sich wiederum positiv auf die Nachfrage im Hafen Braunschweig aus“, so Hohls.

Neben dem Zuwachs im Baustoffrecycling nahm im Hafen auch der Umschlag und Transport im Bereich Groß- und

Schwerlast an Bedeutung zu. Dies liege laut Hohls vor allem daran, dass in der Region rund um Braunschweig viele Fabriken gebaut werden. Hinzu komme, dass Transportgenehmigungen für Groß- und Schwertransporte (GST) auf der Straße mittlerweile vor zunehmende Herausforderungen gestellt werden.



Hafen Braunschweig

Neben dem Containergeschäft gewinnen die Bereiche Baustoffrecycling und GST zunehmend an Bedeutung im Hafen.



Grund dafür ist unter anderem die Beschaffenheit vieler maroder Brücken, die der Lkw mit seinem großvolumigen Transportgut überqueren muss. „Besonders seit dem Einsturz der Carolabrücke ist man hier vorsichtiger geworden, sodass gewisse Alternativen zunehmend mit in die Planung einbezogen werden müssen“, merkt Hohls an. Das Binnenschiff stelle eine dieser Alternativen dar, gerade auch im Maschinen- und Anlagenbau, denn: „Die 40 Tonnen, die auf dem Lkw zu Problemen führen können, sind bei einem Binnenschiff meist nicht einmal der Rede wert.“ Zwar bedeute der Umschlag von großen und schweren Gütern nicht den klassischen „Tonnenbringer“ für Binnenhäfen, weshalb sich ein einzelner Groß- und Schwertransport nicht bemerkenswert auf das Geschäft ausübe. Die Anzahl der Aufträge per Binnenschiff könnten hier jedoch langfristig einen Unterschied machen.

Als neuen potenziellen Beschäftigungsbringer sieht Hohls daher den Ausbau von erneuerbaren Energien, der wiederum eng ans Recyclinggeschäft geknüpft ist: „Bevor ein neuer Windpark entsteht, werden alte Anlagen oftmals zuerst abgebaut. Auch durch diesen Bereich fallen bei uns im Hafen neue Aufträge an, die GST und Schrottrecycling auf nachhaltige Weise miteinander verbinden.“

Umrüsten für weniger CO₂-Ausstoß

Der Umschlag von Containern nimmt im Hafen Braunschweig einen wesentlichen Anteil im Alltagsgeschäfts ein. Seit 2024 setzen Hohls und sein Team daher verstärkt auf die Modernisierung der eigenen Lkw-Flotte. Der Hafen Hamburg stellt für die Linienverkehre in die Region Braunschweig dabei eine der Hauptdestinationen dar, doch auch Bremerhaven und Wilhelmshaven sind Teil des Portfolios. „Jeden Tag haben wir für diese Containertransporte in der Region rund 35 Lkw im Einsatz. Zu dieser Flotte zählen nun auch vier vollelektrische Lkw, die wir für unsere regelmäßigen Transporte einsetzen“, so Hohls. Mit einer Reichweite von etwa 300 Kilometern sind die neuen Fahrzeuge derzeit besonders im Nahverkehr ein nachweislicher Profit für den laufenden Betrieb. Auch für den Fernverkehr per E-Lkw hat Hohls Pläne. So sollen ab Ende des Jahres 2025 die ersten Fahrzeuge mit einer Reichweite von 600 Kilometern eintreffen, womit auch Transportfahrten nach Hamburg und zurück mit E-Antrieb zu einer realistischen Option werden. „Die Idee dahinter bleibt jedoch in erster Linie“, merkt der Hafenchef an, „die letzte Meile – und damit vordergründig Transporte mit einem Radius von rund 50 Kilometern – langfristig umweltfreundlicher zu gestalten.“

Die Kostendifferenz für nachhaltigere Alternativen stellen jedoch auch heute noch einen nicht unerheblichen Faktor bei Anschaffungsfragen dar. „Man darf nicht vergessen, dass beispielsweise E-Lkw in der



Hafen Braunschweig

Modernisierungspläne: Die Lkw-Flotte des Hafen Braunschweig soll nach und nach elektrifiziert werden.

Anschaffung und Nutzung deutlich teurer sind als Fahrzeuge mit einem herkömmlichen Dieselantrieb“, unterstreicht Hohls. „Daher rüsten wir uns im Zuge der Flottenmodernisierung auch mit zusätzlichen Photovoltaikanlagen im Hafen aus, damit wir die Fahrzeuge zumindest teilweise mit selbsterzeugtem Strom betreiben können.“ Dies gelte auch für die auf dem Hafengelände befindlichen Krananlagen. Die Beleuchtung werde währenddessen bereits vollständig durch die vorhandenen PV-Anlagen betrieben. Zunehmender Klimaschutz und damit einhergehende Anreize seien vor diesem Hintergrund Themen, die der Hafenchef gerne wieder stärker in der Politik vertreten sehen würde.

Sarah Kuhn

Anzeige

Immer in Bewegung





Braunschweig
Hafenbetriebsgesellschaft

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