

Digitales Freistellungsverfahren SRO startet in deutschen Seehäfen

Am 1. Oktober 2025 startete in den deutschen Seehäfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg mit der Einführung der Secure Release Order (SRO) ein neues, standardisiertes Verfahren zur digitalen Containerfreistellung. Ziel sei, die Sicherheit im Hafenbetrieb zu erhöhen und gleichzeitig die Effizienz der Importprozesse zu verbessern. Die SRO ersetzt das bisherige PIN-basierte Verfahren durch ein digitales Abholrecht, das auf einem modernen Rollen- und Berechtigungsmanagement basiert. Dieses steuert den Zugriff auf Containerdaten gezielt und schützt vor unbefugtem Zugriff. Die lückenlose Dokumentation ermöglicht eine bessere Nachvollziehbarkeit für Ermittlungsbehörden und reduziert Risiken wie Datenmissbrauch und Schmuggel. Das Projekt wurde gemeinsam von den Port Community System-Betreibern (PCS) dbh (Bremerhaven/Wilhelmshaven) und Dakosy (Hamburg) entwickelt. Grundlage für die Umsetzung sind neue Landesgesetze zur Hafensicherheit, die klare Verantwortlichkeiten definieren und die rechtliche Basis für den digitalen Prozess schaffen. In Hamburg und Bremen treten diese in diesem Jahr in Kraft, Niedersachsen folgt voraussichtlich 2027. Der Rollout der SRO erfolgt in mehreren Phasen. Seit dem 1. Oktober 2025 können Reedereien ihre Container PIN-frei über die Plattform German Ports freistellen. Spediteure, Importeure und Transporteure werden schrittweise eingebunden. Die verpflichtende Nutzung beginnt zunächst an je einem ausgewählten Terminal in Hamburg und Bremerhaven oder Wilhelmshaven, bevor die flächendeckende Einführung erfolgt. Unternehmen können die SRO über offene Schnittstellen oder bestehende Zugänge zu den PCS-Plattformen integrieren. Alternativ steht die browserbasierte Webplattform German Ports zur Verfügung, um eine vollständige Einbindung aller Beteiligten zu gewährleisten. **db**



Dakosy

Start der Secure Release Order am 1. Oktober 2025: Digitale Containerfreistellung über German Ports in drei Stufen.

tende Nutzung beginnt zunächst an je einem ausgewählten Terminal in Hamburg und Bremerhaven oder Wilhelmshaven, bevor die flächendeckende Einführung erfolgt. Unternehmen können die SRO über offene Schnittstellen oder bestehende Zugänge zu den PCS-Plattformen integrieren. Alternativ steht die browserbasierte Webplattform German Ports zur Verfügung, um eine vollständige Einbindung aller Beteiligten zu gewährleisten. **db**

Binnenhäfen in NRW: Transportmenge der Containerschiffe sinkt

Die Gütermengen auf Flüssen und Kanälen in Nordrhein-Westfalen sind im ersten Halbjahr 2025 zurückgegangen. Nach Angaben des Landesstatistikamtes IT.NRW, wie sie der dpa vorliegen, belief sich der Umschlag in den Binnenhäfen auf 49,1 Millionen Tonnen. Das entspricht einem Minus von 2,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Bereits in den vergangenen Jahren zeigte sich ein Rückgang. 2022 lagen die Mengen noch bei 56,2 Millionen Tonnen, 2017 sogar bei 64,3 Millionen Tonnen. Vor allem die großen Binnenhäfen wie Duisburg, Köln und Neuss spüren die schwache Nachfrage. Besonders deutlich fiel das Minus bei Erzen sowie bei Steinen und Erden aus. Auch die transportierte Menge chemischer Erzeugnisse

verringerte sich leicht. Die wichtigste Wasserstraße bleibt der Rhein, gefolgt vom westdeutschen Kanalgebiet. Der Mittellandkanal spielt dagegen nur eine geringe Rolle.

Als Ursache nennt die Branche die schwierige wirtschaftliche Lage: „Wir bekommen die wirtschaftliche Abkühlung zu spüren“, sagt Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt. Ein Beispiel sei der Wesel-Datteln-Kanal, über den der Chemiapark Marl mit Rohstoffen beliefert werde. „Die Chemiebranche liegt am Boden und bestellt weniger Rohstoffe, das merken wir in der Güterschifffahrt unmittelbar“, ergänzt Schwanen. **spg**

Intermodalverkehr Köln–Perpignan: Containerzug fährt jetzt öfter

Die intermodale Verbindung zwischen dem Hafen Köln-Niehl und der südfranzösischen Stadt Perpignan erfährt eine Erweiterung. Seit rund drei Monaten verkehrt der sogenannte „Med Express“ regelmäßig zwischen dem Westkai-Terminal der HGK Logistics und Intermodal und dem Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal (PSCCT). Nach einer erfolgreichen Einführungsphase wurde nun von drei auf vier wöchentliche Fahrten erhöht. Der Containerzug wird von Transfesa Logistics, einer Tochtergesellschaft der DB Cargo, betrieben.

Jeder Zug kann bis zu 36 Transporteinheiten – Sattelanhänger und Container – aufnehmen. Diese würden andernfalls per Lkw befördert und die Straßeninfrastruktur zusätzlich belasten. Der Einsatz spezieller Taschenwagen ermöglicht eine Beförderung, die zur Reduktion von Emissionen und Verkehrsaufkommen beiträgt. Die sogenannte „letzte Meile“ innerhalb Kölns wird durch die HGK-Beteiligung Rheincargo abgewickelt. Sie übernimmt die Züge vom Terminal ins Netz der Deutschen Bahn und sorgt für einen reibungslosen Übergang zwischen den Verkehrsträgern. **db**

Cargobeamer startet neue Route zwischen Venlo und Oradea

Cargobeamer, ein Anbieter für den Transport von Sattelauflegern auf der Schiene, hat Ende September 2025 sein europäisches Netzwerk um eine neue Route zwischen Venlo in den Niederlanden und Oradea in Rumänien erweitert. Es werden sechs Rundläufe pro Woche mit einer Transitzeit von 60 Stunden angeboten. Die Züge fahren täglich von Sonntag bis Freitag am Cabooter Terminal im niederländischen Venlo sowie von Freitag bis Mittwoch am Intermodal Terminal Oradea ab. Auf der 1.500 Kilometer langen Strecke werden sowohl kranbare und nicht-kranbare Trailer, Kühl- und Tankauflieger sowie Gefahrgut, Container und Wechselbrücken transportiert. Somit bietet Cargobeamer Transportunternehmen fortan eine der ersten Direktverbindungen für Sattelaufleger zwischen den Niederlanden und Rumänien.

Mit dieser neu etablierten Route will Cargobeamer die intermodale Achse zwischen West- und Osteuropa stärken und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen im Güterverkehr leisten, heißt es in einer Pressemitteilung. Im Rahmen eines gemischten Betriebskonzepts wird der überwiegende Teil der verfügbaren Slots vom rumänischen Transport- und Logistikunternehmen Routier European Transport genutzt, welches selbst auch die Traktion übernimmt. Die verbleibenden Kapazitäten



Cargobeamer baut mit Venlo – Oradea sein Netzwerk erstmals um eine Ost-West-Verbindung aus.

ten stehen dem allgemeinen Markt zur Verfügung. Pro Sattelaufleger werden auf der Route zwischen Venlo und Oradea rund 88 Prozent Emissionen eingespart, was einer Reduktion von durchschnittlich 1.800 Kilogramm CO₂ je Einheit entspricht. **ab**

Containerumschlag am Jade-Weser-Port überschreitet Millionenmarke

Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven hat im Jahr 2025 erstmals die Marke von einer Million umgeschlagener Standardcontainer (TEU) überschritten, wie das Unternehmen verkündete: Am 18. September 2025 wurde der millionste Container am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) abgefertigt. Der Jubiläumscontainer stammt aus China und enthält Maschinenteile für die Agrarindustrie. Transportiert wurde er im Auftrag von Gebrüder Weiss durch die Reederei Hapag-Lloyd.

Der Containerumschlag am Jade-Weser-Port blieb lange hinter den Erwartungen zurück, teilte die Deutsche Presse-Agentur (dpa) mit. Ursprünglich war geplant, innerhalb von fünf Jahren nach Betriebsstart 2012 eine Kapazität von 2,7 Millionen TEU zu erreichen. Im Jahr 2024 lag der Umschlag noch bei rund 843.000 TEU.

Nun zeigt sich ein deutlicher Aufwärtstrend. Ein Grund dieser Entwicklung sei die „Gemini Cooperation“ – eine strategische Allianz zwischen den Reedereien Maersk und Hapag-Lloyd. Der Jade-Weser-Port fungiert dabei als einer der Hauptumschlagsplätze. Holger Banik, Geschäftsführer der Hafeninfrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts), prognostizierte zu Jahresbeginn einen Umschlag zwischen 1,3 und 1,5 Millionen TEU für 2025. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, investierte Terminalbetreiber Eurogate in die Infrastruktur des CTW. Dazu zählen die Erhöhung von Containerbrücken sowie die Weiterentwicklung automatisierter Prozesse. Auch ein möglicher Ausbau des Hafens wird diskutiert. Laut Banik ließe sich der Umschlag durch Automatisierung auf bis zu 4,2 Millionen TEU steigern. **db**

Anzeige

Ernst Frankenbach GmbH Spedition
Am Weyer 5 · D-55252 Mainz-Kastel
Fon +49 (0) 61 34-29 00-0
Fax +49 (0) 61 34-29 00-101

Frankenbach Automobil Logistik GmbH
Am Kupferwerk 42 · D-65462 Ginsheim-Gustavsburg
Fon +49 (0) 61 34-18 96-0
Fax +49 (0) 61 34-18 96-691

Frankenbach Container Terminals GmbH
Ingelheimstraße 13 · D-55120 Mainz
Fon +49 (0) 61 31-14 30-0
Fax +49 (0) 61 31-14 30-391

Frankenbach Container Service GmbH
Am Weyer 5 · D-55252 Mainz-Kastel
Fon +49 (0) 61 31-14 30-0
Fax +49 (0) 61 31-14 30-291

Frankenbach
Tradition trifft Innovation

SPEDITION

AUTOMOBIL LOGISTIK

CONTAINER TERMINALS

CONTAINER SERVICE

www.frankenbach.com