

Circa 1.000 Beschäftigte arbeiten für den Hafen Brake an der Wesermündung.



NPorts/Christian O. Bruch

Großes Theater in Brake

Der Hafen Brake fährt entlang eines Perspektivenpapiers in Richtung Zukunft. Ein dritter Großschiffsliegeplatz am Niedersachsenkai, neue Lagerflächen, Schleusensanierung: Christian Helten und Franziska Walther berichten von aktuellen Projekten und künftigen Potenzialen.

SUT: Zum Halbjahr vermeldete der Hafen Brake ein Plus von 13 Prozent und knapp 2,8 Millionen Tonnen Umschlag. Wie hat sich 2025 weiter entwickelt?

Franziska Walther: In diesem Sommer konnten wir im Hafen einen Anstieg der Umschlagsmengen verzeichnen. Wir stellen aktuell wieder zunehmenden Verkehr im Hafen fest. Wir liegen derzeit noch zehn Prozent über dem Umschlag aus dem Vorjahr und gehen davon aus, dass die Tendenz weiter steigt. 2024 gab es zwei Brückenhavarien, weshalb 14 Wochen kein Eisenbahnverkehr möglich war. Zudem gab es weitere Rückgänge. Aber wir holen das mit unseren Kunden stetig wieder auf.

SUT: Was sind neben den havariebedingten Ausfällen die größten Herausforderungen für Sie?

Christian Helten: Wir brauchten das ganze Jahr, um die Verluste durch die Havarien aufzuholen. Hinzu kommt, dass es im Sommer eine weitere Havarie an einer Kaianlage gab. Vor allem spielen die globale Weltlage und die US-Politik für unseren Hafen, über den auch Stahl exportiert wird, eine Rolle: Der Markt ist verunsichert. Auf den Agrarbereich – Getreide und Futtermittel machen über 50 Prozent unseres Umschlages aus – wirken auch saisonale Effekte wie Klima und Ernte.

Walther: Zudem gibt es Effekte durch Regularien wie die EU-Verordnung für entwaldungsfreie Lieferketten, die auch für Getreide, Holz et cetera gilt. Sie sollte Anfang 2025 in Kraft treten, weswegen viel eingelagert wurde. Dann wurde die Verordnung allerdings verschoben.

SUT: Wie haben sich Ihre Segmente entwickelt?

Helten: Unsere Kunden und wir beschäftigen uns intensiv mit Windkraftanlagen. Eine erste Charge

von Enercon konnte seeseitig weiterverladen und über die Straße transportiert werden. Hierbei handelt es sich um einen wachsenden Markt. Für die immer größeren Anlagen muss die Infrastruktur ausgerichtet werden. Genau das ist die Stärke von Brake: Hier werden alle Güter von A bis Z – mittlerweile auch Kaffee – umgeschlagen. Der Hafen ist flexibel und kann zügig auf Geschehnisse eingehen. Jedes Produkt hat individuelle Anforderungen, beispielsweise dürfen Zellulose und andere Güter nicht nass werden, manche Produkte schon.

Walther: Unsere Stärke als Spezialhafen haben wir auch in der Coronazeit gespürt. Während andere Häfen schnell einen kompletten Stopp hatten, ausgelöst durch den Lockdown mit Kurzarbeit und Produktionsstopps als unmittelbare Folgen, haben wir das nicht erfahren. Wir sind vielfältig aufgestellt in unseren Hafenanlagen und können schnell reagieren, wenn ein Produkt gerade nicht funktioniert.

SUT: Im „Perspektivpapier Hafen Brake“ ist von vielen Infrastrukturplänen die Rede. Von welchen?

Helten: Das Wichtigste ist für uns der Ausbau des Niedersachsenkais um einen dritten Großschiffsliegeplatz, eine rund 300 Meter lange Kaimauer, circa 1,5 Kilometer Gleise sowie etwa 19 Hektar zusätzliche Lagermöglichkeiten. Das wäre der neunte Liegeplatz in Brake insgesamt. Dafür bereiten wir gerade das Planfeststellungsverfahren vor. Unser Ziel ist es, die neue Kaianlage bis 2030 fertig zu haben. Dazu kommen Instandhaltungsprojekte: Wir sanieren derzeit und in den nächsten zwei Jahren unsere Schleuse unter laufendem Betrieb, das ist eine echte Herausforderung.



NPorts/Bonnie Bartusch

Niederlassungsleiter
Christian Helten



SUT: Was planen Sie für den Hinterlandverkehr?

Helten: Wir wollen in den nächsten zwei Jahren die Vorstellgruppen unserer Hafenbahn elektrifizieren. Damit können Züge, die derzeit umgespannt und mit Diesellok in den Hafen gezogen werden, künftig elektrisch bis in den Hafen durchfahren. Das ist günstiger, umweltfreundlicher, effizienter. Die Gelder sind bereitgestellt.

Walther: Das Thema „Rast & Tank“ verfolgen wir schon lange. In der Nähe des Gates wird eine Infrastruktur für Lkw-Fahrer benötigt. Im Idealfall ist es in Form einer Ansiedlung, die Gastronomie, Duschmöglichkeiten und Toiletten bereitstellt. Wir haben die Fläche für Investoren ausgeschrieben, die diese entwickeln.

SUT: Was sind Ihre wichtigsten Nachhaltigkeitsprojekte?

Helten: Seit Anfang 2025 sind alle Leuchten zu 100 Prozent mit LED ausgestattet. Zudem gibt es viele Projekte mit unseren Beschäftigten: So sammelten wir am Coastal Cleanup Day Müll und sensibilisierten die Öffentlichkeit über Infobanner.

Walther: Wir haben die Pflege unserer Grünflächen im Sinne der Insekten auf extensiv umgestellt und pflanzen etwa Obstbäume, die Zäune ersetzen. Wir veranstalten zudem halbjährlich einen Stammtisch mit Kunden und hafenansässigen Unternehmen, um Synergieeffekte zu finden.

Helten: Unser Kunde J. Müller hat im April 2024 die größte Dachsolaranlage in ganz Niedersachsen eingeweiht. Es passiert bereits viel, dennoch wird uns die Transformation in den nächsten Jahren viel abfordern. Unsere Gebäude stammen größtenteils aus den 1950er-/60er-Jahren und wir wollen jede einzelne Anlage energetisch überdenken.

SUT: „Alle zehn Jahre erfindet sich der Hafen Brake neu“, sagte Ihr Vorgänger, Herr Helten. Wie blicken Sie in die Zukunft?

Helten: Positiv und voller Erwartung. Wir sehen den dritten Lie-



NP/Ports/Bonnie Bartusch

Franziska Walther, stellv. Niederlassungsleiterin

geplatzt am Niedersachsenkai als geschäftstüchtigen neuen Bereich und wir stecken weiter Kraft in unseren „Althafen“. Wir sehen viele neue Ansiedlungen für vertraute und neue Umschlaggüter, alles im nachhaltigen Sinne. Das Perspektivpapier gibt uns viel Auftrieb.

Walther: Der Hafen hat noch Kapazitäten und Potenzial. Das ist in vielen deutschen Häfen anders. Gerade unsere Entwicklungsflächen für Gewerbe und Industrie – 85 Hektar – sind ein Pfund. Wir wollen eine Entwicklung, die zum Hafen passt, und für Wachstum sorgen.

SUT: Seit 20 Jahren betreibt Niedersachsen Ports den Hafen Brake. Gab es eine Feier?

Helten: Wir hatten im Kreise der Kolleginnen und Kollegen ein großes Fest in edlem Ambiente.

Walther: Und wir haben zum Jubiläum das Theater „Das letzte Kleinod“ in unseren Binnenhafen eingeladen. Sein Stück über das Leben auf einem Binnenschiff wurde in unserer alten Hafenstadt Brake entwickelt. Mit dem besonderen Theatererlebnis wollten wir der Braker Öffentlichkeit einen Dank für das gute Miteinander aussprechen. **Das Gespräch führte S. Löw.**

Seehafen Brake

- » Trimodale Hinterlandanbindung
- » Umschlag: Getreide/Futtermittel, Forstprodukte, Eisen, greiferfähige Massengüter, Schwefel, pflanzliche Öle
- » Über zwei Kilometer lange Stromkaje, acht Schiffs Liegeplätze: u. a. Niedersachsenkai/zwei Großschiffs Liegeplätze für Stahl-/Projektladungen, Windenergiekomponenten
- » Binnenhafen mit Seeschleuse (85 x 16 m)

Anzeige

MULTIPULSION® – KEINE KOMPROMISSE!

- + besserer Brennstoffverbrauch
- + ruhiger und leiser
- + höhere Effizienz

multipulsion.com

Vereinbaren Sie jetzt eine Messfahrt:
+49 2235 79930



promarin