

Seeverkehr legt zu – Container treiben Wachstum voran

Der deutsche Seeverkehr hat sich im Jahr 2025 deutlich erholt. Trotz einer schwachen Exportentwicklung legte der Gesamtumschlag um 3,6 Prozent beziehungsweise rund zehn Millionen Tonnen zu. Treiber dieser Entwicklung war vor allem der Containerverkehr, der von höheren Importen und einer stabilen Nachfrage bei Konsum- und Industriegütern profitierte. Auch die Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ sowie „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ entwickelten sich positiv.

Für das laufende Jahr 2026 erwartet das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) ein weiteres Wachstum, allerdings deutlich abgeschwächt. Der Gesamtumschlag im Seeverkehr soll nur noch um 0,5 Prozent zulegen. Belastend wirken vor allem die geopolitischen Spannungen. Seit Beginn des Iran-Kriegs wird der internationale Seeverkehr durch die Blockade der Straße von Hormus sowie durch die Umfahrung des Suezkanals und des Roten Meeres beeinträchtigt. Viele Schiffe weichen auf die Route um das Kap der Guten Hoffnung aus, was Transportzeiten verlängert und Kosten erhöht.

Bei den Massengütern verlief die Entwicklung dagegen gemischt. Während der Umschlag von Kohle leicht zunahm und sich die Erdgasimporte – unter anderem durch zusätzliche LNG-Kapazitäten – erhöhten, gingen die Rohöleinfuhren deutlich zurück. In der Gesamtbetrachtung überwogen dennoch die Zuwächse, sodass der Seeverkehr 2025 zu den wachstumsstärkeren Verkehrsträgern zählte.

Zwar dürfte eine erwartete Belebung des Außenhandels den Containerverkehr weiterhin stützen, insgesamt rechnet das BALM



Nach einem starken Plus im Jahr 2025 rechnet das BALM 2026 mit einem moderaten Wachstum im Seeverkehr.

jedoch mit einem gedämpften Jahresergebnis. Rückgänge prognostizieren die Gutachter insbesondere bei Rohöl sowie bei land- und forstwirtschaftlichen Gütern. Zuwächse bei Erdgas können diese Verluste voraussichtlich nicht vollständig ausgleichen.

Im mittelfristigen Ausblick bis 2029 fallen die Erwartungen wieder günstiger aus. Für den Seeverkehr wird ein durchschnittliches Wachstum von 1,6 Prozent pro Jahr prognostiziert. Hauptimpulsgeber bleibt der Containerverkehr, der von steigenden Importen und einer allmählichen Erholung der Exporte profitieren soll. Positiv dürfte sich zudem die Entwicklung bei Baustoffen auswirken, während der Umschlag landwirtschaftlicher Güter weiter rückläufig bleibt.

Bis zum Jahr 2029 soll der deutsche Seeverkehr damit erstmals wieder das Vorkrisenniveau von 2019 erreichen. Damit gehört der Seeverkehr zu den wenigen Verkehrsträgern, die den pandemiebedingten Einbruch vollständig ausgleichen können. **ste**

Neuer Geschäftsführer in Wilhelmshaven



Holger Banik hat eine weitere Geschäftsführung im „Hafen Niedersachsen“ übernommen.

Zum 1. Mai 2026 hat Holger Banik die Geschäftsführung des landeseigenen Unternehmens Container Terminal Wilhelmshaven Jade-Weser-Port-Marketing (JWP-M) übernommen. Er tritt damit die Nachfolge von Marc-Oliver Hauswald an, der die Geschicke der Gesellschaft seit August 2023 geleitet hat. Die Anstellung von Hauswald endet regulär aufgrund des Auslaufens seines zeitlich befristeten Vertrages, heißt es in einer Pressemitteilung. Der 58-jährige gebürtige Bremer Banik ist bereits seit dem 1. Januar 2014 Geschäftsführer der Jade-Weser-Port Realisierungs

GmbH sowie von Niedersachsen Ports (NPorts). Zwischen 1996 und 2007 sammelte er umfangreiche Führungserfahrungen im Schienengüterverkehr der Deutschen Bahn in den Segmenten Finanzen, Controlling, kaufmännische Angelegenheiten sowie Planung und Berichtswesen. 2007 wechselte er als kaufmännischer Leiter zur Hafenmanagementgesellschaft Bremenports, wo er in 2011 die kaufmännische Geschäftsführung übernahm. Zukünftig ist Banik auch verantwortlich für die Vermarktung des Hafens, das Ansiedlungsmanagement und die Entwicklung der Flächen im Güterverkehrszentrum am Jade-Weser-Port.

Die Jade-Weser-Port-Marketinggesellschaft verantwortet die nationale und internationale Vermarktung des Containerterminals in Wilhelmshaven. Durch die Bündelung der Geschäftsführung sollen Entwicklungsimpulse künftig noch gezielter aufeinander abgestimmt werden. „Die niedersächsischen Seehäfen stehen im internationalen Wettbewerb. Eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren ist daher ein wichtiger Baustein, um unsere Marktposition langfristig auszubauen und zu sichern. Die zusätzliche Aufgabe ermöglicht es, die Entwicklung des Jade-Weser-Ports noch enger zu begleiten und die verschiedenen Aufgabenbereiche besser miteinander zu verzahnen“, so Banik. **ab**

Eine Stahlbox revolutioniert den Welthandel

Am 5. Mai vor 60 Jahren erreicht der Stückgutfrachter Fairland der Reederei Sea Land den Bremer Überseehafen und bringt die ersten Container nach Deutschland. Dieses Ereignis markiert den Beginn einer Revolution für den globalen Handel. Mit dem standardisierten Container wird der weltweite Warentransport damals enorm vereinfacht und beschleunigt – er lässt sich nahtlos von Schiff auf Bahn, Lkw oder Barge verladen. Die Umschlagszeiten in den Häfen verkürzen sich drastisch, Prozesse werden effizienter. Heute sind die deutschen Seehäfen leistungsfähige Knotenpunkte internationaler Lieferketten. Rund 60 Prozent des deutschen Außenhandels werden über sie abgewickelt. Der Container ist dabei nicht mehr wegzudenken. Ein Zahlenvergleich belegt die Entwicklung eindrucksvoll: Die „Fairland“ hatte damals etwas mehr als 200 Container an Bord, als sie aus den USA kam. Heute haben die größten Containerschiffe der Welt Platz für mehr als 20.000 Containereinheiten (TEU). Heute werden im Durchschnitt täglich rund 41.000 TEU in den deutschen Seehäfen umgeschlagen.



Standardisierte Container revolutionierten den globalen Handel und machten den Umschlag deutlich effizienter.

Würde man all diese Container aneinanderreihen, ergäbe sich eine Strecke von rund 248 Kilometern – pro Tag! Das entspricht der Luftlinie von Hamburg nach Berlin.

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)

Bedenken wegen Speditionsübernahme

Das Bundesamt für Verfassungsschutz (BfV) hat Bedenken gegen die Übernahme der Hamburger Spedition Konrad Zippel durch die chinesische Staatsreederei Cosco. Wie aus Sicherheitskreisen verlautete, brachte der Inlandsnachrichtendienst seine Einwände auch schriftlich vor. Die Verfassungsschützer hätten Sorge wegen der „kumulativen Erwerbsvorhaben“ des chinesischen Staatskonzerns in Deutschland und der Europäischen Union, meldeten die Sender WDR und NDR. Die Sender beziehen sich auf die Stellungnahme des Verfassungsschutzes für ein Investitionsprüfverfahren durch das Bundeswirtschaftsministerium.

Cosco will sich mit 80 Prozent an Zippel beteiligen. Das Bundeskartellamt hat dies bereits genehmigt. Am Ende muss aber das Bundeskabinett entscheiden. Die 1876 gegründete Spedition Zippel mit rund 350 Beschäftigten ist spezialisiert auf Containertransporte zwischen dem Seehafen und dem Binnenland.

Cosco ist die viertgrößte Reederei der Welt und hat seit 2023 eine Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft des HHLA-Container-Terminals Tollerort im Hamburger Hafen. Auch vor dieser Beteiligung gab es Warnungen vor wachsendem strategi-



Es gibt weiter Bedenken gegen die Übernahme der Spedition Konrad Zippel durch Cosco.

schem Einfluss Chinas auf die deutsche und die chinesische Infrastruktur. Ursprünglich hatte Cosco damals eine Beteiligung von 35 Prozent an dem Terminal angestrebt. Genehmigt wurde am Ende jedoch lediglich eine Beteiligung von 24,99 Prozent.

tb

Anzeige



SPEDITION

AUTOMOBIL LOGISTIK

CONTAINER TERMINALS

CONTAINER SERVICE

Im Herzen der europäischen Wasserwege zu den großen Seehäfen.

Frankenbach

Tradition trifft Innovation

Ernst Frankenbach GmbH Spedition

Am Weyer 5, 55252 Mainz-Kastel

Fon +49 (0) 61 34. 29 00 - 0

info@frankenbach.com | frankenbach.com

