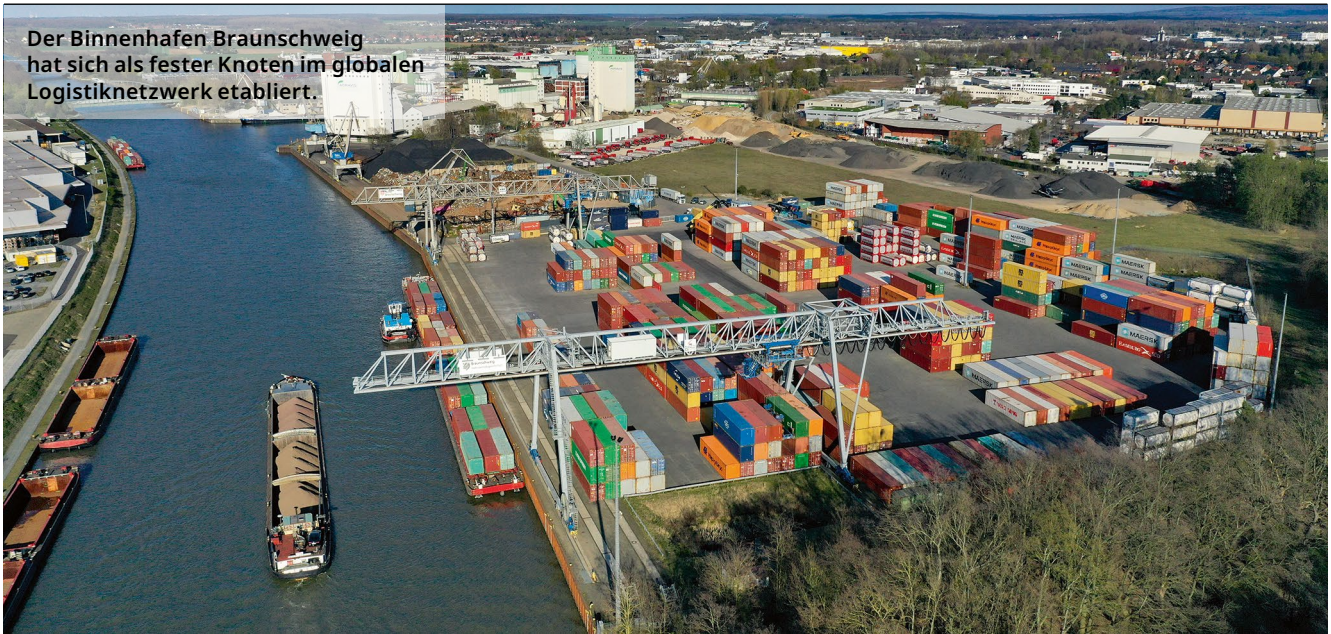




Der Binnenhafen Braunschweig hat sich als fester Knoten im globalen Logistiknetzwerk etabliert.



Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig

Hafen im Spannungsfeld

Im Hafen von Braunschweig werden jährlich etwa eine Million Tonnen umgeschlagen. Jens Hohls, seit über zwanzig Jahren Geschäftsführer bei der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, berichtet vom schweren Start ins Jahr 2026, aktuellen Plänen und Herausforderungen.

SUT: Wie setzt sich die jährliche Tonnage im Hafen Braunschweig zusammen?

Jens Hohls: Wir schlagen seit 2014 jährlich zwischen 700.000 und 1,2 Millionen Tonnen um, wobei wir nur den Güterumschlag über die Kaimauer und den Bahnhof rechnen. Die Varianz entsteht durch saisonale und andere äußere Einflüsse. Der Schwerpunkt liegt aber immer auf dem Schiff – mit circa 1.300 Schiffsanläufen im vergangenen Jahr. Die Bahn mit einem Anteil von 15 bis 20 Prozent ist für uns eher ein Ersatzverkehrsträger und dient Projektgeschäften, aktuell läuft etwa gerade eine Wasserbaustelle am Stichkanal Salzgitter.

SUT: Beim Schiffsumschlag gab es vor einigen Jahren einen Einbruch ...

Hohls: 2024 stellte das Kraftwerk in Braunschweig, das wir bis dahin mit Kohle versorgt haben, auf Biomasse und Gas um. Damit fiel bei uns die Gütergruppe feste Brennstoffe weg. Das lässt sich nicht so ohne Weiteres kompensieren. Der Containerumschlag ist dagegen konstant, der Hafen Braunschweig ist mittlerweile ein fester Knoten im globalen Logistiknetz. Es gibt stabile Verkehre, für Bewegungen nach oben sorgen Sondereinflüsse – so transportierten wir etwa viel Schadholz, als der Borkenkäfer im Harz wütete. Von und nach Hamburg haben wir mit fünf Koppelverbänden mit einer Kapazität von je 160 TEU eine starke Linie: Wenn alles läuft, haben wir jeden Tag eine Abfahrt, etwa jeder zweite via Binnenschiff von Hamburg transportierte Container geht und kommt von und nach Braunschweig.

SUT: Sind die Eisenbahnverkehre ähnlich stabil?

Hohls: Es gibt Bahnverkehre zwischen den Regionen Braunschweig und Bremerhaven sowie Wilhelmshaven, aber nicht genug für eine feste Zugverbindung. Hier sind wir also eher bedarfsabhängig unterwegs.

SUT: Welche Veränderungen beobachten Sie bei den Güterströmen?

Hohls: Wir haben in der Vergangenheit die Region versorgt, vor allem mit Kohle und Baustoffen. Das gibt es in dieser Ausprägung nicht mehr: Baustoffe, etwa aus den Steinbrüchen des Harzes, befinden sich mittlerweile eher im Export, wir verzeichnen einen hohen Anteil an Recyclingmaterial für den Export. Früher haben wir also schwerpunktmäßig versorgt, aktuell entsorgen wir eher.

SUT: Welche Neuerungen können Sie hinsichtlich der Hafeninfrastruktur vermelden?

Hohls: Der Hafen bewegt sich immer, die Entwicklung ist nie vorbei – allerdings müssen wir uns aufgrund der Begrenztheit der Fläche im Bestand entwickeln. Auf der Fläche, wo wir früher die Kohle umgeschlagen haben, liegt mittlerweile zum Beispiel Hüttensand. Die Kernanlagen des Hafens sind konstant, unsere mobilen Geräte werden dagegen regelmäßig erneuert. Außerdem planen wir die Erweiterung des Containerterminals um 10.000 Quadratmeter, wobei wir den Antrag auf Förderung bereits im Jahr 2021 gestellt haben – seither warten wir auf die





Jens Hohls leitet seit mehr als 20 Jahren die Geschicke des Hafens in Braunschweig.

Bewilligung! Parallel planen wir die Anpassung unserer Hafenbahn auf die Aufnahme von 740-Meter-Zügen, bisher ist die Gleisanlage nur auf 540 Meter ausgelegt.

SUT: Inwiefern beschäftigen Sie sich mit den Megatrends Digitalisierung und Nachhaltigkeit?

Hohls: Wir sind regelmäßig an Forschungs- und Entwicklungsprojekten mit unterschiedlichen Instituten beteiligt. So haben wir etwa in der Vergangenheit bei einem Digitalisierungsprojekt zur automatischen Überwachung des Gleiszustands bei der Hafenbahn mitgemacht, um die personellen Kapazitäten zu entlasten. In Sachen Nachhaltigkeit sind wir ebenfalls aktiv: Mit unseren Photovoltaik-Anlagen wollen wir uns im Hafenbetrieb möglichst autark aufstellen. Außerdem sind mittlerweile sechs der 30 Lkw, die täglich in der Region im Containerverkehr im Einsatz sind, E-Lkw – Tendenz steigend.

SUT: Was erwarten Sie vor dem Hintergrund der aktuellen Geschehnisse für dieses Jahr?

Hohls: 2026 ist schwer angelaufen, weil wir einen sehr langen Winter hatten. Mit der Sperrung der Schleuse in Geesthacht wurde die gesamte Binnenschifffahrt in Norddeutschland lahmgelegt. Die Sperrung dauerte 39 Tage, das war die längste Sperrzeit seit dem Winter 2009/2010. Jetzt gilt es, das aufzu-

holen. Die deutliche Erhöhung der Energiepreise kommt allerdings erschwerend hinzu. Mit Blick auf den Containerverkehr bemerken wir, dass das Exportvolumen zurückgeht, nicht zuletzt aufgrund der geopolitischen Entwicklungen und des veränderten Konsumverhaltens. An anderer Stelle profitieren wir aber auch von den wirtschaftlichen Entwicklungen: Dadurch, dass in der Region insbesondere viele Automobilzulieferer ihre Betriebe einstellen, wird Fachpersonal frei, auf das wir bei altersbedingten Nachbesetzungen in unserem aktuell 46 Fachkräfte starken Team zugreifen können.

SUT: Was überwiegt bei Ihnen: der Optimismus oder der Pessimismus?

Hohl: Wir sind von vielen Einflüssen abhängig und nicht immer diejenigen, die im Lead Entscheidungen treffen – wenn es etwa um Verkehrswege geht. Bürokratieabbau ist außerdem in aller Munde, allerdings kommen, wenn eine Vorschrift wegfällt, zwei neue dazu – so unsere Erfahrung. Ein geschäftsschädigendes Beispiel für den Bürokratiewahn: Aufgrund der Bedingungen während der Eiszeit Anfang des Jahres wollten Schiffe mit geladenem Abfall auf dem Weg in den Osten aufgrund der Witterungsbedingungen lieber bei uns ihre Ladung löschen. Wir hatten bis dato aber nur eine Genehmigung für die Beladung von Abfall, nicht für die Entladung. Daher mussten wir einen Antrag bei der Gewerbeaufsicht stellen, auch wenn es sich um keinen gefährlichen Sondermüll handelte. Bis sich die Gewerbeaufsicht dazu positioniert hat, war der Kanal allerdings auch bei uns zugefroren. In diesem Spannungsbogen zwischen äußeren Einflüssen und Bürokratieranforderungen bewegen wir uns – aber gleichzeitig nutzen wir all unsere Möglichkeiten, sodass ich letztlich zuversichtlich bin.

Das Interview führte Susanne Löw.

Anzeige

Immer in Bewegung





Braunschweig
Hafenbetriebsgesellschaft

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