

Behala-Geschäftsführerin Petra Cardinal und Logistikleiter Leon Tietz sind zufrieden mit dem Geschäft.



Deborah Baran

Von Kaffee bis Turbinen

Die Behala investiert kräftig in die Zukunft: Neue Container-Terminalkapazitäten, emissionsfreie Schwerlasttransporte und autonome Schifffahrt zeigen, wie sich Berlins Häfen weiter für die Verkehrswende aufstellen.

Die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (Behala) ist für viele Berlinerinnen und Berliner ein weitgehend unbekannter Akteur – dabei sorgt das Unternehmen tagtäglich dafür, dass Rohstoffe und Industriegüter ihren Weg in die Hauptstadt finden oder von hier aus in alle Welt transportiert werden. Hinter den Kulissen entwickelt sich die Behala weiter zu einem Vorreiter für nachhaltige Logistik, innovative Hafenprozesse und die Verkehrswende.

Mehr Verkehr auf Schiene und Wasser

Während das Amt für Statistik mitteilte, dass auf Berlin-Brandenburgs Binnenwasserstraßen im ersten Quartal 2026 insgesamt 171.638 Tonnen Güter befördert wurden und damit einen Rückgang um 216.907 Tonnen beziehungsweise 55,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnete, zeigt man sich bei der Behala deutlich positiver. Im Interview mit der SUT erklärt Logistikleiter und Prokurist Leon Tietz, dass das Unternehmen derzeit eine Auslastung erlebt, wie sie seit der Zeit vor Corona nicht mehr erreicht wurde: „Der sehr starke Winter hat dazu geführt, dass viele Güter auf die Eisenbahn umgeladen werden mussten, weil wir in Berlin und Brandenburg nur unzureichend mit Eisbrechern ausgestattet sind“, erzählt er.

Daran sehe man jedoch den entscheidenden Vorteil des trimodalen Hafenstandorts: Güter können flexibel zwischen Schiff, Bahn und Lkw umgeschlagen werden. Das habe sich dieses Jahr erneut bewährt, als aufgrund der hohen Dieselpreise Güter vom Lkw auf andere Verkehrsträger umgelagert

werden konnten, betont Tietz. Zu den wichtigsten Gütergruppen gehören bei der Behala Schüttgüter wie Sand und Kies, aber auch Container, Rohkaffee und Schwerlasttransporte: „Wir haben eine Gesamttonnage von ungefähr 4,5 Millionen Tonnen im Jahr. Davon gehen etwa 15 Prozent auf die Wasserstraßen“, erläutert Geschäftsführerin Petra Cardinal.

Speziallager für Rohkaffee

Besondere Bedeutung haben für die Behala die Kaffeelogistik und der Transport von Gasturbinen für Siemens Energy. Im Westhafen betreibt das Unternehmen in einem 2007 umgebauten Getreidesilo ein Speziallager für Rohkaffee mit einer Kapazität von bis zu 50.000 Tonnen: „Rohkaffee kommt im kombinierten Verkehr per 20-Fuß-Container auf dem Zug an, wird hier beprobt, eingelagert und dann mit einem E-Lkw bedarfsgerecht in die Rösterei zugeführt“, erklärt Tietz.

Auch die Schwerlastlogistik schreitet in der Behala voran: Seit 2012 organisiert der Hafen für Siemens Energy den Transport der in Berlin-Moabit produzierten Gasturbinen über die Wasserstraße. Für das Verladen der Turbinen wurde eine spezielle Ro-Ro-Rampe gebaut, erzählt Cardinal. Mehr als 300 Turbinen wurden inzwischen auf diesem Weg transportiert. Und nun wird der Transport emissionsfrei: Erstmals kam Ende Juli in Europa bei einem Turbinentransport das elektrische E-Power-Pack des Herstellers Goldhofer zum Einsatz, dessen Anschaffung das Unternehmen Bauwert finanziell unterstützte. Mit dem batterieelektrischen Antriebssystem wurde eine rund 430 Tonnen schwere Gasturbine vom Siemens-Energy-



Werk zur Ro-Ro-Rampe der Behala transportiert. Cardinal sagt: „Unser gemeinsam mit der Technischen Universität Berlin entwickeltes und patentiertes Schiffssystem sowie die Schwerlastmodulplattform von Goldhofer haben sich dabei bewährt. Mit dem E-PowerPack gehen wir nun den nächsten konsequenten Schritt: von Diesel zu Batterie. Damit reduzieren wir Emissionen und können im ersten Schritt Turbinen zu 100 Prozent emissionsfrei von hier bis in unseren Hafen und später bis nach Hamburg transportieren.“ Die Behala will damit die industrielle Logistik auch in innerstädtischen Lagen emissionsärmer und stadtvträglicher gestalten. Die Umstellung reduziere neben Emissionen die Lärmbelastung für die Nachbarschaft.

Fokus auf Forschung

Innovationen gehören seit Jahren zur Strategie des Unternehmens. Neben dem Forschungsprojekt „Elektra“, einem emissionsarmen Schubboot mit batterieelektrischem und wasserstoffbasiertem Hybridantrieb, werden bei der Behala eine Vielzahl von Zukunftsthemen erprobt, erzählt Cardinal: „Wir beschäftigen uns mit autonomem Fahren, autonomen Schiffen, mit Ladeinfrastruktur, automatisierten Umschlagprozessen und all diesen ganzen Dingen.“ Das Forschungsprojekt A-SWARM/A-SWARM II (Autonome elektrische Schifffahrt auf Wasserstraßen in Metropolregionen) untersuche etwa, wie autonome, modular aufgebaute Transporteinheiten auf Wasserstraßen eingesetzt werden könnten – beispielsweise für den Pakettransport in Städten.

Millionen für die Infrastruktur

Um den erwarteten Wandel im Güterverkehr zu bewältigen, investiert der Hafen massiv in seine Infrastruktur: „Wir bauen hier an allen Stellen. Man sieht es ja auch, wenn man durch den Hafen läuft, das sind überall Baustellen“, freut sich Tietz. „Für ein mittelständisches Unternehmen mit um die 25 Millionen Euro Umsatz beträgt unsere Investitionstätigkeit ein Vielfaches davon. Das ist schon Wahnsinn, was hier abgeht.“ Herzstück ist die Erweiterung des Containerterminals im Westhafen. Dort entstehen zusätzliche Umschlagflächen, ein neuer Gleisanschluss und ein deutlich größerer Containerkran wird aktuell installiert. Die Kapazitäten sollen dadurch nahezu verdoppelt werden. Bereits in diesem Jahr sollen die ersten Züge den neuen Terminalbereich nutzen können.

Das Unternehmen profitiert zudem vom Berliner Klimapakt. Über mehrere Millionen Euro stellt das Land Berlin als Mittel für Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen bereit. Damit sollen unter anderem Umschlaggeräte elektrifiziert, Gebäude energetisch saniert und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Ziel sei es, die Landesunternehmen bis 2045 klimaneutral aufzustellen. Cardinal sagt: „Wir sind als Landesunternehmen insgesamt daran interessiert, die Zwecke des Landes zu unterstützen. Deshalb sind wir auch vom Land bedacht worden.“ Damit zeigt sich, was für viele Berliner hinter den Mauern des Westhafens verborgen bleibt: Die Behala ist ein wachsendes Beispiel dafür, wie sich moderne Industrie- und Hafenlogistik zukunftsfähig aufstellen kann.

Deborah Baran

Anzeige



DAMIT BINNENSCHIFFFAHRT WEITERHIN MÖGLICH BLEIBT!

