

# THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

## Kombinierter Verkehr

**GVZ BREMEN** Das letzte große noch freie Gewerbegrundstück steht vor der Vergabe ■ **SEITE 6**

**SÄCHSISCHE BINNENHÄFEN** „Preiskampf zwischen Schiene und Straße voll entbrannt“ ■ **SEITE 8**

**SEBASTIAN JÜRGENS** „Hochleistungskorridore der Bahn mit Augenmaß sanieren“ ■ **SEITE 12**



Foto: ERS Railways

Länge läuft – auch auf der Schiene: 740 Meter lange Containerganzzüge sind heute der neue Standard. Das bedingt auch Investitionen ins Netz und in Terminals

## Noch mehr Zugkraft erwünscht

Logistik als Musterbeispiel für moderne Arbeitsteilung – Große Investitionen in Umschlagtechnik und Verkehrswege

In der Logistikwelt spielt eine wohl durchdachte, verlässliche und leistungsstarke Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Akteuren eine immer größere Rolle. Sie garantiert den Erfolg oder auch Misserfolg einer Lieferkette. In den zurückliegenden 30 Jahren hat sich auf dem Gebiet der Intermoda-

lität sehr viel getan. Und dieser Prozess setzt sich fort. Eine wichtige Rolle spielen bei dieser logistischen Arbeitsteilung auch die Häfen, an der Küste oder auch im Binnenland. Sie investieren auf hohem Niveau in moderne und leistungsstarke Umschlagtechnik, die zudem noch sehr sparsam im

Energieverbrauch ist. Zugunsten des im Seehafen-Hinterlandverkehr unverzichtbaren Verkehrsträgers Schiene sollen allein in Deutschland bis Ende dieser Dekade rund 30 Milliarden Euro in das Schienennetz investiert, das in weiten Teilen stark sanierungsbedürftig ist. Ein gewaltiger Kraftakt, der

von der Wirtschaft aber auch sehr viel Flexibilität und eine gewisse Leidensbereitschaft abverlangen wird. Denn alles erfolgt ja „unter dem laufenden Rad“, also in Echtzeit. Am Ende dieses Prozesses soll das herauskommen, was sich alle in der Logistik wünschen: noch mehr Zugkraft. ■ **EHA**

ANZEIGE

### Ideale Standortfaktoren für resiliente und nachhaltige Logistik

- optimale Lage zu den ARA-Häfen und zum Ruhrgebiet
- Logistiklösungen aus einer Hand mit eigener Bahn und Bahninfrastruktur
- trimodale Verkehrsanbindung

- Umschlag von Schütt-, Stück- und Flüssiggütern sowie Containern
- 15 ha Flächenpotential für hafenaffine Gewerbe- und Industriebetriebe

**DeltaPort** ///  
Niederrheinhäfen

DeltaPort Niederrheinhäfen GmbH  
Orsoy - Voerde - Wesel - Emmerich  
info@deltaport-niederrheinhaefen.de  
www.deltaport-niederrheinhaefen.de

Es ist einer der bedeutendsten Meilensteine in der über 300-jährigen Geschichte des Duisburger Hafens: Mitte September ist das Duisburg Gateway Terminal (DGT) auf der ehemaligen Kohleninsel feierlich eröffnet worden. Gemeinsam drückten Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Hendrik Wüst, Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link, Vertreter der vier DGT-Gesellschafter duisport, HTS, Hupac und PSA sowie des Forschungsinstituts Fraunhofer UMSICHT vor rund 250 geladenen Gästen den symbolischen Startknopf. Der erste Bauabschnitt ist damit fertiggestellt, das DGT offiziell in Betrieb.

„Wo mehr als 100 Jahre lang Kohle umgeschlagen wurde, steht jetzt ein klimaneutrales Containerterminal“, erklärte Hendrik Wüst, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, bei der Eröffnung. „Das Duisport Gateway Terminal ist ein herausragendes Beispiel für den gelungenen Strukturwandel im Ruhrgebiet: Die Umsetzung von der Idee bis zu Fertigstellung in nur wenigen Jahren zeigt, dass wir in Nordrhein-Westfalen Tempo machen. Es braucht Wille und Mut, um die notwendigen Veränderungen schnell umzusetzen - das ist in Duisburg gelungen.“ Durch die Umstellung auf klimaneutralen Güterverkehr sei das Terminal auch ein Meilenstein auf dem Weg zum klimaneutralen Industrieland.

Für Oberbürgermeister Sören Link werde Duisburg künftig eine immer zentralere Rolle in der deutschen Energiewende spielen: „Schon jetzt ist das hier am Hafen zu sehen: Wo früher Millionen Tonnen Kohle umgeschlagen wurden, wird mit dem Duisburg Gateway Terminal ein wegweisender Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion geleistet. Mit Hilfe von Wasserstoff-Technologie entsteht Logistik der Zukunft. Darauf können alle beteiligten Partner zurecht stolz sein.“ Zum Hintergrund: Das DGT ist nicht nur das zehnte Containerterminal im Duisburger Hafen, es wird im Endausbau nach Angaben der Betreiber zugleich das größte im gesamten europäischen Binnenland sein. „Wenn alle Seiten - Unternehmen, Planer, Behörden, Politik und Bürgervereine - zusammenarbeiten und nach Lösungen suchen,

## Container statt Kohle

Duisburg Gateway Terminal geht an den Start - Klimaneutraler Betrieb wird im Forschungsprojekt „enerPort II“ erprobt



Eine neue 85 Meter lange Stabbogenbrücke verbindet das Duisburg Gateway Terminal mit dem Ruhrorter Hafenteil. Zwei Schwimmkräne haben sie eingehoben. Dazu wurden „Matador“ (Hebekraft 400 Tonnen) und „Hebo-Lift 8“ (300 Tonne) extra aus Rotterdam in den Duisburger Hafen verholt



Großer Bahnhof - sie gaben gemeinsam das Signal zum Start des Duisburg Gateway Terminals (von links): Lars Nennhaus (duisport), Vincent Ng (PSA), Oberbürgermeister Sören Link, Prof. Dr. Anna Grevé (Fraunhofer UMSICHT), NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst, Markus Bangen, Prof. Dr. Manfred Renner (Fraunhofer UMSICHT), Henk Heuvelman (HTS), Michail Stahlhut (Hupac), Christoph Kahlert (DGT), Marcel Heuvelman (HTS) und Sven Zölle (DGT)

### ZAHLEN, DATEN & FAKTEN

Baukosten 1. Bauabschnitt: rund 120 Millionen Euro  
Förderanteil: rund 50 Millionen  
Bauzeit: 2 Jahre  
Terminalfläche: 235.000 Quadratmeter  
In Betrieb genommene Fläche (1. Bauabschnitt): 150.000 Quadratmeter  
Kapazität (Endausbau): bis zu 850.000 TEU jährlich  
Infrastruktur: 6 Ganzzuggleise unter Kran (im Endausbau 12)  
Gleislänge: jeweils über 730 Meter  
Umschlaganlagen: 3 Portal-Krananlagen (im Endausbau mindestens 6)  
Hafen: 6 Liegeplätze für Binnenschiffe

dann sind wir erfolgreich. Das Ergebnis eines solchen gemeinschaftlichen Erfolgsprojekts können wir hier heute sehen“, betonten die Geschäftsführer der Duisburg Gateway Terminal GmbH, Christoph Kahlert und Sven Zölle.

„Mit dem Duisburg Gateway Terminal erhöhen wir die Umschlagskapazitäten im Duisburger Hafen um rund 850.000 TEU pro Jahr. Damit bauen wir die Position als eines der wichtigsten Logistik-Drehkreuze in Europa weiter aus und stärken unsere Funktion als Rückgrat der Industrie in Nordrhein-Westfalen“, rechnet Duisport-CEO Markus Bangen vor. „Das Duisburg Gateway Terminal setzt Maßstäbe in Sachen Produktivität und Marktnähe: Mit 730 Meter langen Umschlaggleisen, voll digitalisierten Prozessen und der zentralen Lage im Herzen Europas bietet die Anlage wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg des kombinierten Verkehrs.“ Das Duisburg Gateway Terminal gilt in vielfacher Hinsicht als ein Modellprojekt für die Zukunft der Logistik: Auf dem insgesamt 33 Fußballfelder großen Areal werden alle Güterbewegungen digital gesteuert. Das Projekt „enerPort II“ spielt hierbei eine ganz entscheidende Rolle. Im Rahmen des Vorhabens, in das Wirtschaft und Wissenschaft gleichermaßen eingebunden sind, soll im Duisburger Hafen ein Konzept zur vollständigen energetischen Transformation des Terminals realisiert werden.

Mit „enerPort II“ soll erstmals aufgezeigt werden, dass auch ein Terminal dieser Größenordnung mit lokaler Erzeugung von Wärme und Strom vollkommen klimaneutral betrieben werden kann. Auf dem DGT wird dazu ein nachhaltiges Energiesystem installiert, das erneuerbare Energien, Energiespeicher, Verbraucher und verschiedene Wasserstofftechnologien miteinander koppelt. Schlüsselkomponenten dafür sind neben einer Photovoltaik-Anlage Brennstoffzellen-Systeme und Wasserstoffmotoren zur Stromerzeugung sowie Batteriespeicher. Ein intelligentes lokales Energienetz koppelt dabei die verschiedenen Energieanlagen und -speicher zur Versorgung der Verbraucher auf dem Terminal - dazu gehören Landstrom, Ladesäulen und Krananlagen. ■ bo

Foto: duisport

Foto: duisport/Marco Stepiak



# Mehr Kapazität für Schienenverkehre

Ausbau des Baltic Rail Gate Terminals abgeschlossen – Kapazität steigt auf 240.000 Einheiten im Jahr

Das Intermodalterminal Baltic Rail Gate (BRG) auf dem Travemünder Skandinavienkai hat seine Ausbauarbeiten erfolgreich abgeschlossen. Nach der Abnahme, die am 12. November dieses Jahres stattfinden wird, stehen sechs Gleise mit jeweils 720 Metern Länge zur Verfügung, wodurch die Kapazität nach dem Zulauf eines dritten Portalkrans auf bis zu 240.000 Trailer und Container pro Jahr erhöht wird. Dieser Schritt stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Terminals und bietet den Kunden von BRG zusätzliche Möglichkeiten für den Schienentransport.

„Die Fertigstellung bringt uns große Vorteile. Zum Beispiel können wir künftig Ganzzüge komplett aufnehmen, ohne dass wir sie teilen und rangieren müssen“, erklärt Antje Falk, Geschäftsführerin von Baltic Rail Gate. „Wir können unsere Partner dadurch



Antje Falk, Geschäftsführerin von Baltic Rail Gate: „Wir können jetzt Ganzzüge komplett aufnehmen, ohne dass wir sie teilen und rangieren müssen“

Foto: Fotoagentur 54°/Felix König

noch besser unterstützen und neue Schienenverkehre entwickeln. Die Nachfrage ist ungebrochen hoch, und mit der erweiterten Kapazität sind wir gut gerüstet, um weiter zu wachsen.“

Auch Sebastian Jürgens, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG), unterstreicht die Bedeutung des Ausbaus: „Der Lübecker

Hafen profitiert von der hohen Flexibilität im Zufluss und Abfluss der Gütermengen. Unsere Kunden schätzen uns als Knotenpunkt für kurze Seeverbindungen nach Skandinavien und ins Baltikum sowie für das engmaschige Schienennetz in europäische Industriezentren.“ Heiko Krebs, Geschäftsführer des BRG-Anteilseigners Kombiverkehr,

ergänzt: „Verbunden mit dem Ausbau von Baltic Rail Gate haben wir das Potential und die Flexibilität für weitere hochproduktive und klimafreundliche Transportlösungen auf der Schiene. So können wir bei weiter steigender Nachfrage den Kundenbedürfnissen noch besser gerecht werden und festigen damit unsere Position im Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterfernverkehr.“

Momentan arbeitet BRG noch mit zwei Portalkranen, der dritte Portalkran ist bereits bestellt. Er ist so ausgerüstet, dass er auch im Remote-Betrieb laufen kann. ■ bo

ANZEIGE



**BRUNSBÜTTEL PORTS**  
more than moving

**SCHIENE | STRAßE | WASSERWEG**

**TERMINAL FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR**

**CO<sub>2</sub> - effiziente  
Verladungen und Transporte**



**Brunsbüttel Ports GmbH**

Elbehafen | 25541 Brunsbüttel

[www.brunsbuettel-ports.de](http://www.brunsbuettel-ports.de)

Brunsbüttel Ports GmbH

company of  
**SCHRAMM**  
group

# Der Niehler Hafen in Köln wird zum digitalen Testfeld

Künstlicher Intelligenz soll Warenströme autonom erfassen, verarbeiten und so effizienter abwickeln – HGK-Gruppe baut Short-Sea-Flotte aus

Die HGK AG rüstet Terminals im Niehler Hafen mit digitaler Infrastruktur aus. Über Schnittstellen lassen sich die Daten der Ladeeinheiten im Ein- und Ausgang der über alle drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße in Echtzeit synchronisieren



Foto: HGK AG

Digitaloffensive am Rhein: Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) rüstet die Terminals für den Kombinierten Verkehr im Niehler Hafen in Köln mit digitaler Infrastruktur aus, um innovative Logistiklösungen zu erproben. Mit diesem digitalen Testfeld sollen ab sofort Warenströme aller Art mithilfe künstlicher Intelligenz autonom erfasst, verarbeitet und damit effizienter abgewickelt werden.

Mit Hilfe intelligenter Technologie werden Ladeeinheiten künftig automatisch registriert und deren relevante Informationen ausgelesen – unabhängig davon, ob sie per Schiff, Bahn oder Lkw im Hafen ankommen. Das KI-gestützte System und die damit generierten Informationen sollen für Effizienzsteigerungen beim Umschlag sorgen, das Personal entlasten und standardisierte Daten über Transporte leichter zugänglich machen. Das Projekt soll zudem als Blaupause für andere Standorte dienen.

30

Monate läuft das Programm „Digitale Testfelder in Häfen“

„Die Installation des digitalen Testfeldes ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg der HGK AG in die digitale Zukunft, in der Logistikprozesse kontinuierlich optimiert und beschleunigt werden“, begründet HGK-COO Jens-Albert Oppel die Maßnahme. Die autonome KI-basierte Technolo-

gie kann nach seinen Angaben selbstständig Informationen von Fahrzeugen und Ladeeinheiten erfassen und verarbeiten. Über eine zentrale Datenplattform und entsprechende Schnittstellen lassen sich so die Informationen der Ladeeinheiten im Ein- und Ausgang der Terminals über alle drei Ver-

## „AMADEUS SAFFIER“ ERWEITERT SHORT-SEA-AKTIVITÄTEN

Die Amadeus Schiffs- und Speditions GmbH, ein Tochterunternehmen von HGK Shipping, hat in diesem Herbst ihre Charterflotte um das innovative Fluss-See-Schiff „Amadeus Saffier“ (3500 Tonnen Tragfähigkeit) erweitert. Gründe dafür seien unter anderem, so HGK Shipping, dass das hohe Durchschnittsalter der europäischen Short-Sea-Flotte und die wachsenden Anforderungen der Energiewende an die Logistik eine Modernisierung der Flottenbestände erfordern. Anfang Oktober 2024 hat die „Amadeus Saffier“ ihre erste Reise von Antwerpen ins spanische Gijón angetreten. Das moderne Design des Schiffs zählt auf die notwendige Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor ein. Ausgestattet mit einem dieselelektrischen „Future-Fuel-Ready“-Antrieb kann das Schiff flexibel vom derzeit genutzten schwefelreduzierten Marine Gas

Oil (MGO) auf alternative, nachhaltigere Energieträger umgestellt werden. Besonders auffällig: Der Neubau ist mit so genannten Ventofoils, einem Wind Assisted Propulsion System (WAPS), ausgestattet. In Kombination mit der angepassten Rumpfform und einem optimierten Propeller reduziert dies bis zu 50 Prozent der Emissionen und soll so für eine um bis zu 30 Prozent höhere Energieeffizienz im Vergleich zur bestehenden internationalen Flotte erzielen können. Zu den Einsatzgebieten des Schiffs zählen Bulk- und Break-Bulk-Ladungen in europäischen Short-Sea-Verkehren auf Nord- und Ostsee sowie im Mittel- und Schwarzmeerraum. Dank des geringen Tiefgangs von nur 5,00 Metern bei voller Abladung ist das Schiff zudem im Übergang vom offenen Meer auch auf dem Rhein, dem Albert-Kanal und weiteren Binnenwasserstraßen einsetzbar.





Foto: HGK AG

*„Die Installation des digitalen Testfeldes ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg der HGK AG in die digitale Zukunft, in der Logistikprozesse kontinuierlich optimiert und beschleunigt werden“*

**Jens-Albert Oppel**  
HGK-COO

kehrsträger direkt und in Echtzeit synchronisieren. Dadurch können vor dem Hintergrund des akuten Fachkräftemangels die Arbeitsbedingungen verbessert und Kosten gesenkt werden.

Durch die einheitliche Erfassung, Konsolidierung und Kombination der Informationen wird es beispielsweise möglich, Liegezeiten von Binnenschiffen und Standzeiten von Zügen im Terminal zu verkürzen. Dadurch werden die nachhaltigeren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene im so genannten Modal Split gegenüber der Straße attraktiver, was wiederum zu einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führt. Über entsprechende Schnittstellen wird die HGK die

Anbindung externer Partner, wie z. B. Forschungseinrichtungen und Logistikdienstleister, an das System ermöglichen. So können vor- und nachgelagerte Logistikprozesse direkt integriert werden.

Die HGK erhält dafür eine Förderung im Rahmen des Programms „Digitale Testfelder in Häfen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Das Projekt ist Mitte Oktober gestartet und läuft über einen Zeitraum von 15 Monaten. ■ bo



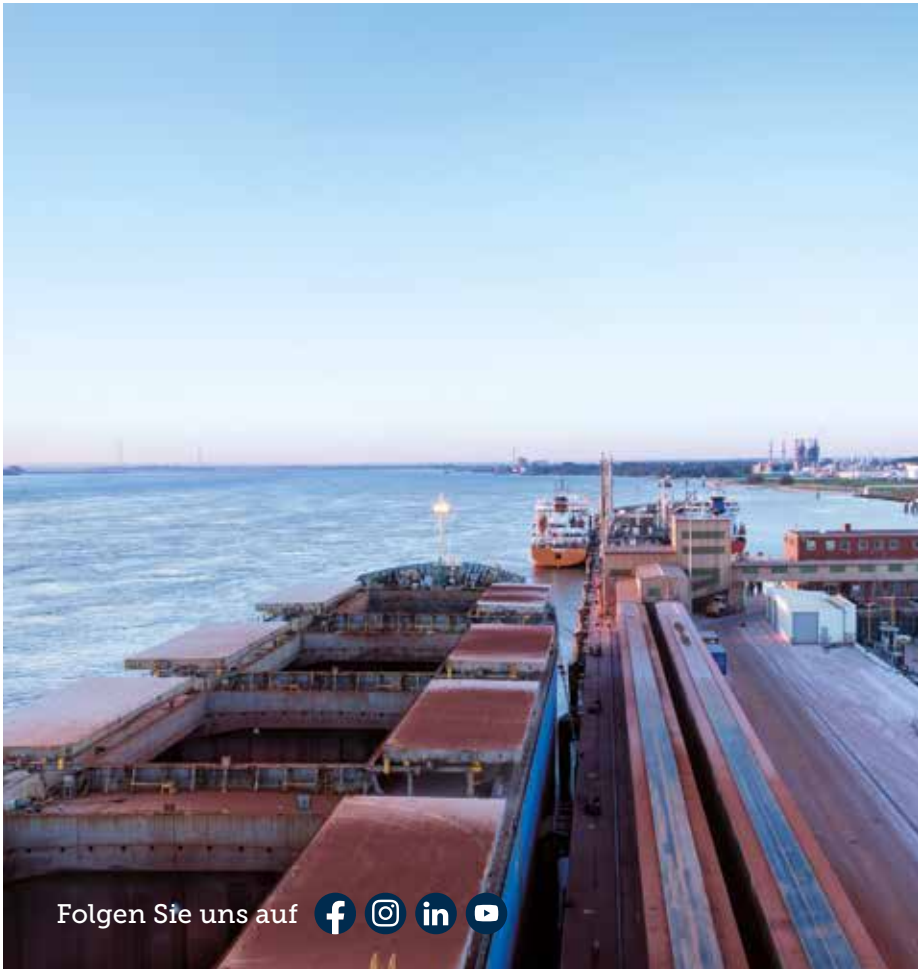
Das Binnen-Containerschiff „New Hampshire“ verkehrt für die HGK Container Line auf dem Rhein

Foto: HGK LI

## HGK-GRUPPE

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist die Logistikgesellschaft im Stadtwerke Köln Konzern. Vom einstigen Hafenbetreiber hat sich die HGK zu einer europaweit tätigen Gruppe für integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen entwickelt. Gegliedert in die fünf Geschäftsbereiche Logistics & Intermodal, Shipping, Rail Operations, Infrastructure & Maintenance und Real Estate betreibt die HGK-Gruppe über ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften beispielsweise den größten Binnenhafenverbund Deutschlands, eine der größten privaten deutschen Güterbahnen, spezialisierte Logistikbetriebe und Terminals sowie ein eigenes Schienenstreckennetz und Werkstattbetriebe für den Güterbahnverkehr. Die HGK Shipping GmbH ist nach eigenen Angaben das größte Binnenschiffverkehrsunternehmen in Europa.

ANZEIGE



Niedersachsen  
**nports**

## Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

[www.nports.de](http://www.nports.de)

Folgen Sie uns auf






# „Dieses letzte große Gewerbegrundstück im GVZ ist in mehrfacher Hinsicht einzigartig“

Wer sich auf die letzte freie Fläche im GVZ Bremen bewerben kann – Iris Geber, Abteilungsleiterin Unternehmensservice und Standortentwicklung bei der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB), im Interview



Foto: WFB

Das Güterverkehrszentrum Bremen (GVZ) ist ein logistisches Herzstück in Europa und gilt als eines der führenden seiner Art. Mit seiner idealen geographischen Lage im Bremer Südwesten und der nahtlosen Anbindung an Straße, Schiene, Luft und See bietet es rund 160 Unternehmen eine perfekte Basis für Wachstum und Expansion. Die fast 475 Hektar umfassende Fläche ist nahezu komplett vermarktet.

Auf der Immobilienfachmesse Expo Real Anfang Oktober in München ist das letzte freie Gewerbegrundstück eines der Themen gewesen, die der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) besonders wichtig waren. Iris Geber, Abteilungsleiterin Unternehmensservice und Standortentwicklung bei der WFB, im Gespräch darüber, was diese letzte Gewerbefläche so besonders macht und welches Unternehmen am besten dorthin passen würde.

**THB** Frau Geber, das letzte freie Grundstück im GVZ Bremen wurde in den letzten Tagen auf der Expo Real intensiv thematisiert. Was macht gerade diese Fläche so besonders?

Das GVZ Bremen bietet die Möglichkeit eines 24/7-Betriebs, was für viele Unternehmen in der Logistikbranche oder Produktion entscheidend ist

10

Hektar ist das letzte Grundstück groß

475

Hektar beträgt die Gesamtfläche des GVZ Bremen



Foto: BLG

Vorzeigeprojekt C3: BLG Logistics bewirtschaftet auf dem GVZ Bremen eine 152.000 Quadratmeter große Grundstücksfläche mit einer über 95.000 Quadratmeter großen Logistikimmobilie

**Iris Geber** Dieses letzte große Gewerbegrundstück im GVZ ist in mehrfacher Hinsicht einzigartig. Zum einen handelt es sich um ein erschlossenes, baureifes Areal von etwa zehn Hektar, das eine herausragende Mikrolage innerhalb des GVZ bietet. Die Erreichbarkeit über zentrale Straßen wie die Senator-Blase-Straße ist optimal, was für Unternehmen mit hohen logistischen Anforderungen ein enormer Vorteil ist. Hinzu kommt die Möglichkeit eines 24/7-Betriebs, was für viele Unternehmen in der Logistikbranche oder Produktion entscheidend ist. Solche Rahmenbedingungen sind im Nordwesten Deutschlands wirklich selten.

## Was sind die wesentlichen Vermarktungskriterien für dieses Grundstück?

Das Grundstück wird im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung vergeben, die laut Plan im kommenden Jahr starten soll. Unternehmen können sich also mit einem Nutzungskonzept und einem Kaufpreisangebot bewerben. Wichtig sind dabei mehrere Aspekte: Neben dem Gesamtinvestitionsvolumen und der Anzahl der geplanten Arbeitsplätze auf der Fläche wird auch darauf geachtet, wie das Unternehmen zur Stärkung der Bremer Wirtschaftsstruktur beitragen kann. Wir legen zudem großen Wert auf Nachhaltigkeit – sowohl beim Bau als auch im Betrieb und bei den Arbeitsbedingungen der Belegschaft.

## Was bedeutet das konkret?

Das schließt umweltfreundliche Lieferverkehre, nachhaltige Energieerzeugung und Mobilitätskonzepte für Mitarbeitende mit ein. Ziel ist es, nicht nur ein innovatives Unternehmen anzusiedeln, sondern auch eines, das langfristig positive Effekte für den Standort und die Region bringt.



Foto: WFB



*„Wir hätten gern viel Wertschöpfung und Nachhaltigkeit auf dieser herausragenden Fläche“*

**Iris Geber**  
WFB-Abteilungsleiterin

### Welche Branchen oder Unternehmen wären daher aus Ihrer Sicht besonders geeignet für diese Fläche?

Das GVZ Bremen hat sich als Standort für logistikintensive Branchen etabliert. Daher wären ein innovatives Produktionsunternehmen oder ein Unternehmen aus der Logistikbranche, das auf eine gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen ist, eine perfekte Ergänzung. Auch Unternehmen aus dem Bereich High-Tech-Logistik, die moderne, automatisierte Prozesse benötigen, sind hier gut aufgehoben. Wichtig ist, dass das Unternehmen gut in die bestehende Struktur des GVZ passt, aber auch einen Mehrwert für die bremische Wirtschaftslandschaft bietet. Man könnte zusammenfassend sagen: Wir hätten gern viel Wertschöpfung und Nachhaltigkeit auf dieser herausragenden Fläche.

### Welche Bedeutung hat der Abschluss dieses letzten Grundstücksgeschäfts im GVZ für Bremen?

Er unterstreicht den Erfolg des GVZ als Europas führendem Güterverkehrszentrum und bestätigt, dass Bremen als Wirtschaftsstandort attraktiv und zukunftsfähig bleibt. Jede neue Ansiedlung oder Erweiterung von Bestandsunternehmen bringt nicht nur zusätzliche Arbeitsplätze, sondern stärkt auch die Resilienz unserer Wirtschaft insgesamt. Gerade in Zeiten von globalen Lieferkettenkrisen ist ein gut vernetzter Standort wie das GVZ ein erheblicher Wettbewerbsvorteil für Unternehmen und die Region.

### Wie sieht es mit alternativen Gewerbeflächen in Bremen aus?

Mit dem Verkauf des letzten großen Grundstücks im GVZ werden also nicht nur ein

weiteres Kapitel der Erfolgsgeschichte dieses Standortes geschrieben, sondern auch die Weichen für weiteres Wachstum und Innovation in Bremen gestellt. Und natürlich muss man dazu auch klar sagen, wie wichtig es ist, an anderen Orten in Bremen ein Gewerbeflä-

chenangebot für Unternehmen zu schaffen. Daran arbeiten wir im Auftrag des Bremer Wirtschaftsressorts mit Hochdruck und bereiten aktuell neue Erschließungen von Grundstücken in Gewerbegebieten wie zum Beispiel dem Gewerbepark Hansalinie vor. ■ bo

## ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

|                        |                                                                                                                                                                         |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Multimodaler Standort: | Wasser, Schiene, Straße, Nähe zum Flughafen                                                                                                                             |
| Gesamtgröße (brutto):  | 475 Hektar                                                                                                                                                              |
| Hallenflächen:         | Rund 1,3 Millionen Quadratmeter                                                                                                                                         |
| Belegung:              | Knapp 160 Unternehmen mit etwa 5210 Beschäftigten, Größtes Hochregallager Europas                                                                                       |
| Bahnanschluss:         | Integriertes KLV-Terminal über den Neustädter Hafen                                                                                                                     |
| Feederdienste:         | A1 Osnabrück/Hamburg über A281                                                                                                                                          |
| Straßenanbindung:      | A27 Bremerhaven/Hannover<br>A28 Oldenburg/Emden/Leer/Niederlande<br>A29 Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)<br>B212 (neu) Brake, Nordenham<br>direkter Anschluss an die A28 |

ANZEIGE

# FAST. EFFICIENT. RELIABLE.

SINCE 1926








*Diversität und Zuverlässigkeit Hand in Hand.*

*Um die Welt zu verbinden und zu bewegen.*



**Lehmann**

Lübeck • Germany • Baltic Sea



53°53'48.9"N 10°47'34.5"E
www.hans-lehmann.de

### IMPRESSUM

**Sonderbeilage N° 13**  
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 210 vom 30. Oktober 2024

**DVV Media Group GmbH**  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
T: +49 40 23714-0

**Chefredakteur:**  
Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)

**Stellvertretender Chefredakteur:**  
Benjamin Klare (bek)

**Redaktion:** Behrend Oldenburg (bo),  
Thomas Schwand (schw)

**Layout:** Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Lt.)

**Anzeigenverkauf:** Stephan-Andreas Schaefer  
T: + 49 40 23714-253,  
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

**Druck:** Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

**Copyright:** Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753



Keine Schiffe, viele Trailer:  
der Lkw dominiert das Bild  
im Dresdner Alberthafen

## „Preiskampf zwischen Schiene und Straße wieder voll entbrannt“

Kombi-Verkehre dominieren Umschlag bei den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe – Binnenschifffahrt ist an einem Tiefpunkt angelangt

Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden im September dieses Jahres hat den Elbe-Schiffsverkehr elbaufwärts ab Dresden komplett lahmgelegt. „Unsere zwei tschechischen Häfen Decin und Lovosice sind von uns abgeschnitten“, beklagt Heiko Loroff, Geschäftsführer der in „Elbflorenz“ ansässigen Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO).

Deren Tochterfirma Ceskosaské přístavy s.r.o. (CSP steht für tschechisch-sächsische Häfen) betreibt die beiden Elbe-Häfen im Nachbarland. Der Sachstand: „Aktuell können wir über 40.000 Tonnen an

Massengut und zehn bis zwölf Projektladungen nicht mehr per Schiff transportieren.“ Loroff rechnet damit, dass der Ausnahmezustand noch mindestens bis Ende dieses Jahres andauern könnte. Das sei umso ärgerlicher, da zwischen September und April normalerweise die umsatzstärkste Zeit für die Binnenschifffahrt auf der Elbe ist, die übers Jahr häufiger von niedrigem Wasserstand betroffen ist, so der Manager.

In den Worten von Loroff schwingt aber auch Gelassenheit mit. Im Dresdener Albertshafen, dem Haupthafen von SBO, sind es die Logistiker gewohnt, mit den natürlichen „Launen“ der Elbe umzugehen. Wegen des häufigen Flachwassers wurde der seit 1895 bestehende Albertshafen nördlich des Dresdener Zentrums bereits alternativ als Eisenbahnhafen errichtet. Aktuell komme hinzu, so der SBO-Chef, dass der Anteil der

Schifffahrt am Gesamtumschlag der sechs SBO-Häfen – auch Torgau, Riesa und der Industriehafen Mühlberg zählen dazu – sich auf nur noch acht Prozent beläuft. Auf den Bahnverkehr entfallen 42 Prozent und auf die Lkw-Traktion 50 Prozent. Jährlich schlagen die SBO-Häfen rund drei Millionen Tonnen Güter um.

„Die Binnenschifffahrt ist an einem Tiefpunkt angelangt“, konstatiert Loroff und nennt zwei Hauptgründe dafür. Zum einen habe es eine enorme Verteuerung gegeben, „die Preise für Schiffstransporte

sind in den letzten zwei Jahren exorbitant um 150 Prozent gestiegen“, und zum anderen fehle es am politischen Willen, ausreichend finanzielle Mittel für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur bereitzustellen. Auch gebe es kaum noch Schiffsneubauten.

In dieser Situation entschloss sich SBO, die Gleisanbindungen in den Häfen verstärkt für den trimodalen Verkehr zu nutzen, insbesondere im Albertshafen. Gemeinsam mit der Tochterfirma CSP und Rostock Port ging das Unternehmen auf den österreichischen Speditionskonzern LKW Walter zu, um die Idee für zwei Kombiverkehrachsen zwischen Dresden und Rostock sowie Duisburg/Rotterdam umzusetzen. „Den geplanten TrailerPort haben wir zunächst auf der Nordseite des Alberthafens angesiedelt und 2021 in Betrieb genommen“, erzählt Loroff. Im ersten Jahr wurden 24.000 Trailer abgefertigt. Diese kommen aus einem Einzugsgebiet, das bis nach Polen, Böhmen und die Slowakei sowie nach Leipzig reicht.

Einmal täglich verlässt ein Zug den Hafen in Dresden mit Fahrtziel Rostock, von wo die Trailer über die Ostsee nach Skandinavien verfrachtet werden. „Wir können unseren Kunden zum Beispiel eine schnelle KV-Logistikkette zwischen Prag und Stockholm anbieten. Verlässt der Trailer nachmittags die tschechische Hauptstadt, kann er am nächsten Tag gegen Mittag in Stockholm sein. Zwischen Dresden und Rostock sind es mit der Bahn nur fünf bis sechs Stunden, das schafft kein Lkw.“

Auch in die Richtung nach Duisburg und Rotterdam geht täglich ein Zug raus. Gegenwärtig werden wöchentlich zehn Züge im Albertshafen mit Trailern beladen. Neben dem wirtschaftlichen Aspekt gehe es laut Loroff beim TrailerPort darum, mehr Fracht von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Um hierbei auch anderen Spediteuren ein Angebot machen zu können, wurde auf der Südseite des Alberthafens ein neuer TrailerPort geschaffen.

Rund 5,7 Millionen Euro investierte SBO unter anderem in den Ausbau von Stellflächen. Im Juni dieses Jahres wurde der neue TrailerPort

„Wenn die Bahn doppelt so lange benötigt wie ein Lkw, dann ist sie schnell aus dem Spiel“

**Heiko Loroff**

Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)

8

Prozent beträgt nur noch der Binnenschiffsverkehr am Gesamtumschlag der SBO



50.000

Trailer beträgt die jährliche Gesamtkapazität des neuen TrailerPorts im Alberthafen

eingeweiht. Er verfügt über eine Umschlagkapazität von jährlich bis zu 50.000 Trailer. Die moderne Infrastruktur soll genutzt werden, um die Zugdichte weiter zu erhöhen, so dass wöchentlich bis zu 20 Züge den Alberthafen verlassen können.

Doch die Ambitionen der Dresdener Logistiker, das Von-der-Straße-auf-die-Schiene-Modell voranzutreiben, hat zuletzt erhebliche Dämpfer erlitten: „Der Preiskampf zwischen beiden Verkehrsträgern ist wieder voll entbrannt“, betont Loroff. „Während die Bahnpreise um bis 30 Prozent angezogen haben, sind die Kosten für den Lkw-Transport zurück auf dem niedrigen Niveau von vor der Corona-Krise.“ Dazu komme, dass die Bahn höchst unzuverlässig agiere. Zeitfenster zwischen 13 und 21 Stunden auf der Bahnstrecke Dresden-Duisburg seien „katastrophal“, so der Geschäftsführer von SBO. „Wenn die Bahn doppelt so lange benötigt wie ein Lkw, dann ist sie schnell aus dem Spiel.“ Der angekündigte Anstieg der



Da dreht sich was: In den vergangenen Tagen wurden im Alberthafen Dresden insgesamt sechs Kisten mit einem Gesamtgewicht von 373 Tonnen verladen. Der Umschlag erfolgte mit dem SBO-eigenen Schwerlastkran LR 1600. Die sechs Kisten enthielten Motoren und Rotoren und wurden mit dem tschechischen Schubverband „Bohemia“ nach Antwerpen transportiert

5,7

Millionen Euro hat SBO in jüngster Zeit unter anderem in den Ausbau von Stellflächen investiert

Trassenpreise werde sein Übriges tun.

Nach Angaben von Loroff habe der Alberthafen in diesem Jahr bereits 10.000 Trailer an die Straße verloren. Der Manager wünscht sich in dieser Marktkonstellation mehr politischen Flankenschutz von der Politik. In anderen europäischen Staaten würden verladende Unternehmen mit günstigen Stromtarifen oder Steuererleichterungen belohnt, wenn sie den umweltschonenden KV-Verkehr nutzen.

Doch darauf allein verlassen will sich das SBO-Management nicht. Innovationen im Hafenbetrieb sollen helfen, diesen effizienter zu gestalten. So läuft gegenwärtig in Kooperation mit der Universität Hamburg das Forschungsprojekt „InteGreatDrones“ für ein automatisiertes Drohnensystem. Das werde es künftig ermöglichen, Daten über die Abläufe im Hafen zu erfassen und diese dann zum Beispiel in ein digitales Terminalzuführungs- und Stellplatzverwaltungssystem für Lkw einfließen zu lassen.

■ schw

ANZEIGE



Opening new horizons

**ÜBERSEEHAFEN ROSTOCK**  
Der Intermodalhafen



www.intermodal-rostock.de



# Häfen setzen neue „Kran-Meilensteine“ an die Kaikante

Dank neuer Großgeräte höhere Umschlagleistung und auch verbesserte Energiebilanz

Wenn in entsprechende Anlagen investiert wird, dann ist schnell die Rede von Millionen Euro. Auch wenn es sich bei der aufgeführten Umschlagtechnik um langlebige Wirtschaftsgüter handelt, erreichen auch diese irgendwann ihre technische Lebensgrenze. Sie müssen durch neue Technik ersetzt werden. Investitionen in entsprechende Großgeräte erfolgen dabei laufend sowohl in See- als auch in Binnenhäfen.

So konnte dieser Tage im Unterweserhafen Brake auf dem weitläufigen Areal des Hafenlogistikers J. Müller ein neuer Kran der Spitzenklasse seiner Bestimmung übergeben werden. Das Umschlag-Großgerät wurde in enger Partnerschaft zwischen dem mittelständischen Hafenbetrieb sowie die Kranbauer Liebherr-MCCTec Rostock GmbH Liebherr entwickelt. Diese intensive Entwicklungs- und Bauzeit betrug immerhin 21 Monate. Dabei wurden rund 650 Tonnen Stahl in das Umschlaggerät verbaut. Von Rostock aus wurde der Kran im Ganzen auf dem Seeweg nach Brake verschifft.

Das neue Großgerät der Serie LPS 600 gilt nach Firmendarstellung als „der leis-

tungsfähigste Kran seiner Art in Deutschland“. Er ist sowohl für den Schüttgut- als auch für Stückgutumschlag einsetzbar. Der Kran, der auf einem individuell entwickelten Kranportal sitzt, erreicht unter optimalen Rahmenbedingungen eine Umschlagleistung von bis zu über 800 Tonnen pro Stunde. Das rund 7,5 Millionen Euro teure Umschlaggerät der Spitzenklasse ersetzt Bestandskrananlagen aus den 1970-er Jahren. Zusätzlich zum Kran will das Unternehmen weitere 2,5 Millionen Euro in einen Trichter und eine technische Anbindung an die bestehende Siloanlage investieren. Der sich daraus ergebende Vorteil: Die Schiffsentladung mit dem Kran direkt in die Siloanlage ist damit möglich. Diese Anbindung stellt aus Sicht des Hafenlogistikers „eine ideale Ergänzung zu den beiden im Hafen vorhandenen pneumatischen Getreidehebern dar“. Der Liebherr-Kran ist dabei Teil eines Modernisierungskonzeptes, das mit der 2021 erfolgten Übernahme des Kranbetriebes durch die Firma die Firma J. Müller erarbeitet wurde.

„Mit dieser Investition setzen wir ein klares Zeichen für



Gemeinschaftswerk:  
Brakes neuer  
Hochleistungskran wurde  
gemeinsam durch den  
Hafendienstleister J. Müller  
und dem Unternehmen  
Liebherr konzipiert

Foto: J. Müller

die Zukunft des Hafens Brake. Der neue Kran ermöglicht uns eine noch effizientere Abwicklung unserer Umschlagstätigkeiten und stärkt unsere Position als führender Logistikdienstleister“, ist Jan Müller,

Vorstandsvorsitzender der J. Müller AG, überzeugt.

Auch am Niederrhein tut sich einiges, und zwar im Container-Binnenhafen Emmerich. Hier erfolgt derzeit die umfassende Sanierung der



Foto: Markus van Offern

Investition in die Zukunft: Der Niederrheinhafen Emmerich glaubt an den Containerverkehr und modernisiert die Terminalkapazitäten





Rendering: Künz

Der österreichische Kranspezialist Künz wird die neue Umschlaganlage für Emmerich konstruieren, bauen und errichten

vorhandenen Kranbahn. Diese Maßnahme markiert nach Überzeugung des Hafenbetreibers einen weiteren Meilenstein zur Modernisierung des Containerterminals. Bereits abgeschlossen wurden die wichtigen Flächenenerweiterungen. Tobias Mies, Geschäftsführer der Port Emmerich -

Infrastruktur- und Immobiliengesellschaft mbH, sagt: „Die Erneuerung des Terminals stärkt nicht nur langfristig die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, sondern ist auch eine Investition in eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Güterumschlags im Hafen Emmerich.“

Im Rahmen der Bauarbeiten wird die landseitige Kranbahn des Containerterminals neu errichtet, während die wasserseitige Kranbahn saniert wird. Die Erneuerung ist dringend notwendig, wie Marcel Lueb, Projektleiter bei Port Emmerich. Durch die Tiefgründung der neuen

Kranbahn auf Pfählen wird eine sichere und stabile Nutzung der Anlagen für die kommenden Jahrzehnte gewährleistet. Zusätzlich wird eine der beiden bisherigen Containerkrananlagen, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hat, demontiert und durch eine neue Krananlage ersetzt, die das österreichische Industrieunternehmen Künz entwickelt und baut.

Die Planungen sehen vor, dass die Tiefbaumaßnahmen voraussichtlich bis Ende Juli 2025 abgeschlossen werden können. Anschließend erfolgen dann die Lieferung und die Montage des neuen Containerkrans. Seine Inbetriebnahme ist für den Jahreswechsel 2025/2026 geplant ist. Die Gesamtinvestition beläuft sich auf etwa zwölf Millionen Euro. Durch Fördermittel des Bundes können davon gut 70 Prozent abgedeckt werden.

Emmerich ist Teil der Delta-Port Niederrheinhäfen. Zum Verbund gehören darüber hinaus die Häfen Orsoy, Voerde, und Wesel. ■ EHA

ANZEIGE

## NORDFROST ❄️



### NORDFROST Hafen-Terminal Wesel: Umweltfreundliche Logistikkonzepte

- > Kombinierte Verkehre Binnenschiff/Straße für Güter aller Art
- > Tägliche Abfahrten zu den ARA-Häfen und direkte Shortsea Verkehre zu anderen europäischen Häfen
- > Zustellungen ins Ruhgebiet auf der letzten Meile sowie ideale Anbindung an europaweites NORDFROST-Transportnetz
- > Ab 2025 besteht die Möglichkeit CO2-frei per Binnenschiff zu fahren

CO<sub>2</sub>-  
Einsparung  
> 65 %



von **Prof. Dr. Sebastian Jürgens**  
Vizepräsident des  
Zentralverbandes der deutschen  
Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) und  
Geschäftsführer der Lübecker  
Hafen-Gesellschaft (LHG)

Es wurde auch höchste Zeit: Rund sieben Jahre lang werden wichtige Hauptstrecken der Deutschen Bahn für knapp 30 Milliarden Euro grundsaniiert. So soll die oft marode Schieneninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden.

Nicht weniger als eine Generalsanierung hat die Bahn angekündigt. Das Motto: Lieber einmal richtig machen als ständiges Stückwerk. Das ist sehr zu begrüßen. Viele Störungen, schlechte Pünktlichkeit - in vielen Fällen ist dafür das schlecht gewartete Schienennetz der Deutschen Bahn die Ursache. Nicht nur auf Reisende, sondern auch auf die Ladungsgüter kommen dabei massive Umleitungen zu. In den Medien werden überwiegend die Auswirkungen auf den Passagierverkehr geschildert - dabei können die Folgen für den Güterverkehr für ganze Wirtschaftsstandorte durchaus gravierend sein.

Uns treibt, gemeinsam mit vielen Schienenoperatoren und Spediteuren, die Sorge um, dass die jetzt angelaufene Runderneuerung des Schienennetzes nicht immer so reibungslos laufen wird wie aktuell bei der Riedbahn. Sie

*„Wir fordern die Deutsche Bahn dazu auf, nicht alle Korridore nach ein und demselben Muster zu sanieren. Es muss Sorge dafür getragen werden, dass die Belastungen der Nutzer in einem überschaubaren Rahmen bleiben und auf kritischen Strecken Alternativen zur Korridorsanierung entwickelt werden“*

**Prof. Dr. Sebastian Jürgens**

# Hochleistungskorridore mit Augenmaß sanieren

Praxistaugliche Umleitungskonzepte und geringe Belastungen für die Nutzer sind unumgänglich



Foto: DB AG

Gewohntes Bild für die kommenden sieben Jahre: Die Bahn saniert wichtige Hauptstrecken für knapp 30 Milliarden Euro, hier auf der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim

ist die erste von 42 Strecken, die bis 2031 grundlegend modernisiert werden sollen.

Laut einer Umfrage der DVZ befürchten Operateure, dass sich sanierungsbedingt mehr als die Hälfte der Züge verspätet wird. Das werde auch dazu führen, dass Güter teilweise von der Schiene auf die Straße abwandern.

Die Unsicherheit in der Branche ist groß: Wie funktionieren die Umleitungen? Wie reagieren Kunden auf damit verbundene steigende Kosten? Erste Schätzungen gehen immerhin von Mehrkosten für Personal, Energie und Fahrzeuge in einer Größenordnung von einer Viertelmilliarde Euro pro Jahr aus. Die Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO erarbeitet zwar im Dialog mit den betroffenen Infrastrukturnutzern Umleitungs- und Ersatzverkehrskonzepte. Doch die sind nicht immer überzeugend.

Beispiel Hamburg-Lübeck: Die bisherigen Planungen sehen für die Generalsanierung eine fünfmonatige Vollsperrung bis Ende 2027 vor. Hinzu kommen Sanierung, Ausbau und Vollsperrung der geplanten Umleitungsstrecke Bad Kleinen - Lübeck von Anfang 2026 bis ebenfalls Ende 2027 - welch ein Schildbürgerstreich! Die gleichzeitige Ausführung dieser Sanierungsprojekte führt zu erheblichen Proble-

men und Herausforderungen bei der schienenseitigen Anbindung der Lübecker Häfen. Die einzige dann noch zur Verfügung stehende Bahnanbindung über Büchen stellt in ihrer aktuellen Ausstattung nur theoretisch eine Ausweichalternative dar. Diese Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. In der Praxis werden die Züge vollständig aus dem Takt geraten - und sich die Anwohner entsprechend für den Lärm bedanken. Wie es auch funktionieren kann:

Für den Korridor zwischen Bremen und Bremerhaven ist nach intensiven Diskussionen keine Vollsperrung mehr vorgesehen, die Strecke wird während der Sanierung eingleisig befahrbar bleiben. Das zeigt, dass nicht alle Maßnahmen in ihrer Umsetzung über einen Kamm geschoren werden müssen, sondern mit Augenmaß regionalspezifische Lösungen zu erarbeiten sind. Wir fordern die Deutsche Bahn dazu auf, nicht alle Korridore nach ein und demselben Muster zu sanieren. Es muss Sorge dafür getragen werden, dass die Belastungen der Nutzer in einem überschaubaren Rahmen bleiben und auf kritischen Strecken Alternativen zur Korridorsanierung entwickelt werden. Das ist besonders augenfällig bei der Sanierung der Strecke nach Rosenheim. Wenn sie nicht gelingt, besteht die Gefahr, dass die Brennerverkehre zum Erliegen kommen.

Es steht bei der Generalsanierung viel auf dem Spiel. Dabei ist viel zu gewinnen, aber noch mehr zu verlieren - zunächst müssen die Planer und Kontrollorgane Hochleistung zeigen. **bo**



Grafik: DB AG

Die Generalsanierung ist angelaufen: Nicht nur auf Reisende, sondern auch auf die Ladungsgüter kommen massive Umleitungen zu