

**SONDERBEILAGE**

**Kombinierte Verkehre**

**NEUE STRUKTUR** Transparenz und gebündelte Kompetenz in der HGK-Gruppe ■ **SEITE 2**

**„LOG4NRW“-INITIATIVE** Neues Angebot soll 27.000 Lkw von der Autobahn holen ■ **SEITE 4**

**TRIMODALER MIX** Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG setzt auf nachhaltigen Ausbau ■ **SEITE 6**



Foto: LHG

Gilt als eine herausragende logistische Schnittstelle für intermodale Transportabläufe: der Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde.

# Intermodale Transporte nützen dem Klima

In den vergangenen Jahrzehnten wurde beim kombinierten Verkehr Großes geleistet – „KI“ bietet neue Chancen

Seit mehreren Jahrzehnten wird in der internationalen Verkehrswirtschaft „kombiniert“ gedacht und auch gehandelt, wenn es um eine zuverlässige Transportabwicklung geht.

Wir sprechen heute vom „kombinierten“ oder „intermodalen“ Verkehr mit einer großen Selbstverständlichkeit.

Auch in der maritimen Welt sind intermodale Transportketten einfach nicht mehr wegzudenken. Die Seehafenverkehrswirtschaft, ob auf nationaler Ebene oder im internationalen Rahmen, hat in den zurückliegenden Jahrzehnten gewaltige Summen in den intermodalen Verkehr

investiert: in Spezialterminals, Umschlaganlage, Waggonmaterial, Lkw, in IT und natürlich auch in Fachpersonal.

Der intermodale Verkehr wird auch deshalb in Zukunft noch wichtiger, weil der globale Klimaschutz das erfordert. Gerade vor diesem Hintergrund ist für den inter-

modalen Verkehr in Zukunft mit weiteren spannenden Entwicklungen zu rechnen. Dazu wird auch das Einwirken von „KI“ („Künstlicher Intelligenz“) gehören.

Wohin da die Reise gehen könnte, dafür liefert auch diese neue Sonderbeilage interessante Beispiele. ■ **EHA**

ANZEIGE



**Schifffahrt und Logistik von A - Z**

Befrachtung • Reederei • Hafenagentur • Zolldienstleistungen • Umschlag & Lager

Bremen • Hamburg • Brunsbüttel • **Rendsburg** • Kiel • Wismar • Rostock  
 Stralsund • Wolgast • Mukran • Riga • Liepaja • Ventspils **Jetzt auch in Lettland**

AHLMANN-ZERSSEN GMBH • Headoffice: Am Kreishafen 14  
 24768 Rendsburg • Germany • www.ahlmann-zerssen.com

# Gebündelte Kompetenzen für Logistik, Intermodal und den Containerumschlag

Neue Struktur der HGK-Gruppe soll für mehr Transparenz sorgen – Bessere Kooperation der Terminals untereinander – Aufbau eines Innovationsmanagements

Die Kölner HGK-Gruppe (steht für Häfen und Güterverkehr Köln AG) hat durch etliche Zukäufe in der jüngsten Vergangenheit eine so umfangreiche Bandbreite von logistischen Dienstleistungen in verschiedenen Branchen aufgebaut, dass es für Kunden schwer wurde, den Überblick zu behalten, welche Geschäftseinheiten wofür zuständig sind und wie sie miteinander zusammenhängen. Mehr Transparenz soll jetzt eine klarere Struktur bringen, die schrittweise eingeführt wird.

Bei HGK Shipping und HGK Rail Operations ist relativ klar, dass sich dahinter die Binnenschifffahrtsaktivitäten und die Schienenlogistik verbergen. Doch schon bei dem Unternehmensteil Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, einer 100-prozentigen Beteiligung der HGK AG, wird es schwierig, eine eindeutige Zuordnung zu finden, gibt auch Markus Krämer, Vorsitzender der Geschäftsführung HGK Logistics and Intermodal, zu.

Deswegen wurde ein Transformationsprozess in Gang gesetzt, an dessen Ende zum Jahreswechsel 2023/2024 die HGK Logistics and Intermodal GmbH steht. Sie umfasst drei Business Units: Intermodal, Logistics und Transportation. Bis dahin gibt es eine Übergangsfirmierung mit Namen HGK Logistics and Intermodal (Neska).

Ziel des Ganzen ist es, eine bessere Struktur in die Unternehmensgliederung zu bekommen. „Wir haben im Bereich Logistics (Neska) viele Niederlassungen und auch eigenständige Gesellschaften, die seinerzeit autark am Markt agierten“, erläutert Krämer. „Jetzt organisieren wir die Kompetenzen in drei Business Units“. Der im Entstehen befindliche umbenannte Geschäftsbereich umfasst Containerumschlag- und Intermodalaktivitäten, Logistikdienstleistungen für Papier, aber auch Massengut-

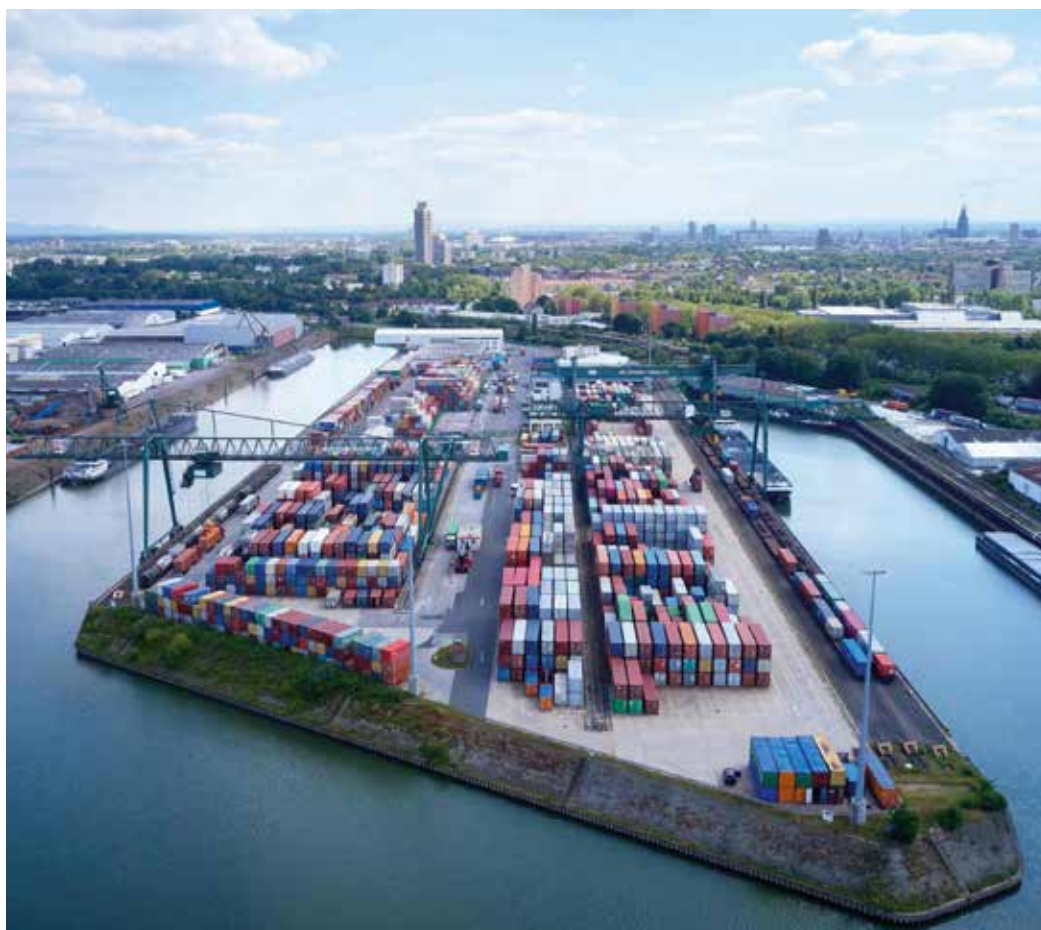


Foto: HGK

Der CTS-Containerterminal ist eine wichtige logistische Drehscheibe im HGK-Portfolio

## 270

Millionen Euro Umsatz wird die neu formierte HGK Logistics and Intermodal GmbH bis Ende 2023 erwirtschaften

geschäft und Gefahrstofflogistik.

Wichtig ist die Transformation auch, damit alle Terminals besser miteinander kooperieren. Zwischen den Zeilen ist bei dieser Aussage Krämers herauszuhören, dass die vertikale Kommunikation nicht immer reibungslos funktioniert hat. Jüngst hat daher zusätzlich die HGK Intermodal GmbH den Betrieb aufgenommen. Künftig sind dort alle Terminalstandorte von HGK Logistics and Intermodal in Duisburg, Düsseldorf, Köln und Krefeld inklusive der trimodalen Hinterlandlogistik versammelt.

Die Geschäftsführung der Neugründung bildet Krämer gemeinsam mit Michaela Przybylla, die bisher Geschäftsführerin der Terminals in Duisburg und Krefeld war. Ergänzt wird das Managementteam

durch Oliver Grossmann (Terminalstandort Köln) und Dirk Meyer (Terminalstandort Düsseldorf).

„Unsere organisatorische Neuaufstellung geschieht nicht aus Selbstzweck, sondern um zukünftigen Herausforderungen zu begegnen“, betont Krämer. Bei allen Prozessen rückten die Wünsche und Erwartungen der HGK-Partner in den Mittelpunkt. Denn: „Die Herausforderungen der Zukunft sind für alle unsere Terminalstandorte gleich. Umso mehr macht es Sinn, dass wir diese Aufgaben mit vereinten Kräften angehen“, erläutert Krämer.

Vor allem liegt dem 1987 geborenen Manager daran, mit anderen Einheiten der HGK-Gruppe weitere Leistungsangebote zu entwickeln. Dabei sollen die drei Geschäftseinheiten von HGK Logistics

and Intermodal als zweite Ebene auch dazu dienen, Synergien im Management, bei der Disposition, der Digitalisierung/Automatisierung (OCR-Gates) und bei Back-up-Lösungen für Kunden zu heben. „Es geht darum, einen Standard zu schaffen“, verdeutlicht Krämer. Wenn es auf einer Anlage eine technische Störung gibt, kann eine andere Anlage einspringen und den Kundenauftrag übernehmen.

Nicht vergessen werden dürfe auch die Wassersituation. „Wenn Duisburg erreichbar ist, gilt das unter Umständen nicht mehr für Köln. Wir stehen als Gruppe für die Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserwege, aber in Phasen von Niedrigwasser oder bei Störungen in den Bahnnetzen ist der Lkw wichtig für die Aufrechterhaltung der Logistik - besonders auf der letzten Meile.“

Die neue Geschäftseinheit wartet mit beeindruckenden Zahlen auf: über 270 Millionen Euro Umsatz (hochgerechnet für 2023), 850 Mitarbeiter an

20 Standorten, ein Umschlag von 7,5 Millionen Tonnen und 1,5 Millionen TEU im Containerhandling sowie 300 Lkw in der Nahversorgung und zehn Containerbinnenschiffe.

Verstärktes Augenmerk legen die Verantwortlichen auch auf den Aufbau eines Innovationsmanagements unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit. Krämer nennt hier das Beispiel des Gefahrstofflagers in Ladenburg bei Mannheim, das künftig zur Business Unit Logistics im Geschäftsbereich Logistics and Intermodal gehört. Hier sammelt das Unternehmen Erfahrungen mit erneuerbaren Energien, indem die Dachfläche des 51.000 Quadratmeter großen Lagerhauses mit Photovoltaiktechnik ausgestattet wird. Der darüber gewonnene Strom werde für die Kühlung des Lagers genutzt. „Mit den daraus gewonnenen Erfahrungen wäre es dann denkbar, für die letzte Meile im Zustellverkehr der Containerterminals E-Lkw einzusetzen“, sagt Krämer.



Foto: HGK

*„Unsere organisatorische Neuaufstellung geschieht nicht aus Selbstzweck, sondern um zukünftigen Herausforderungen zu begegnen“*

**Markus Krämer**  
Vorsitzender der  
Geschäftsführung  
HGK Logistics and Intermodal

Krämer ist es wichtig zu betonen, dass bei der Transformation kein Personal entlassen wird, sondern das Know-how besser genutzt wird und zum Austausch mit anderen Geschäftsteilen führt, die ihrerseits davon profitieren. Ein Beispiel dafür ist das Projekt Fusion Cologne. Im Kölner Norden entwickelt die HGK in den nächsten zehn Jahren ein Industrie- und Logistikareal der Superlative. Es gilt mit einer bebauten Fläche von 55 Hektar auf einer rund 100 Hektar großen Gesamtfläche als eines der größten Bauprojekte auf einem Industriegelände („Brownfield“) in der Domstadt. „Wir können uns Lager mit 10.000 bis 30.000 Quadratmetern vorstellen, denn es geht um Spezifikationen und damit um Bindung an den Kunden“, sagt Krämer. Außerdem sieht er für weitere Lagerstandorte in Karlsruhe, Mannheim oder auch Doordrecht in den Niederlanden noch Entwicklungspotenzial. ■ *jpn/bo*

ANZEIGE

Niedersachsen  
Ports

**Unsere Häfen.  
Ihre Zukunft.**

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

Folgen Sie uns auf

# 27.000 Lkw weniger auf der Autobahn

Initiative „LOG4NRW“ startet – Neues Verkehrsangebot in Nordrhein-Westfalen ermöglicht Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Schiene und Wasserstraße



Foto: Dortmunder Hafen AG/Blossey

Der Dortmunder Hafen mit dem Container-Terminal Dortmund der bimodalen KV-Anlage spielt eine wichtige Rolle im „LOG4NRW“-Projekt. Der Hafen liegt verkehrstechnisch günstig im Osten des Ruhrgebiets mit seinen über fünf Millionen Einwohnern und gilt als Warendrehscheibe für das gesamte Ruhrgebiet, die angrenzenden Regionen sowie für die ARA-Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, aber auch für die deutschen Seehäfen

Eine schlagkräftige Allianz mehrerer Häfen und Eisenbahnbetreiber will für eine spürbare Entlastung der Verkehrssituation im Ruhrgebiet und in Südwestfalen sorgen: DeltaPort, Duisport, der Hafen Dortmund sowie die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) haben angekündigt, unter dem Projektnamen „LOG4NRW“ ein Bahn- und Binnenschiffsystem zu etablieren, mit dem ein erheblicher Anteil der Lkw-Verkehre in

Nordrhein-Westfalen von der Straße auf Schienen und Wasserstraßen verlagert werden kann. Die Schirmherrschaft für das Projekt übernimmt Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Bis zu 27.000 Lkw-Fahrten könnten durch das neue Verkehrsangebot überflüssig werden. Die ersten Züge sollen noch im vierten Quartal 2023 rollen. Das geplante Kon-

zept sieht folgende Verbindung vor: Voerde-Emmelsum (Container-Terminal Contargo) - Duisburg-Walsum logport VI (Multimodal Terminal Duisburg) - Hafen Dortmund (CTD Container-Terminal Dortmund) - Siegerland (Südwestfalen-Container-Terminal in Kreuztal) und zurück. Die Verbindung soll zu einer unmittelbaren Entlastung der Autobahnen 2, 4 und 45 sowie der ohnehin angespannten Verkehrssituation in Südwest-

falen, insbesondere im Sauerland führen. Darüber hinaus ermöglicht das kombinierte Bahn- und Binnenschiffsystem erstmals Transporte zwischen den Terminals in Duisburg, Voerde-Emmelsum, Dortmund und Kreuztal.

„Es freut mich sehr, dass es unseren Logistikunternehmen erstmalig gelungen ist, Schienengüterverkehre zwischen wichtigen Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens zu schaffen“, sagt Minister



Foto: Duisport

„Das Projekt LOG4NRW ist ein weiterer Beweis dafür, wie sinnvoll und effektiv Kooperationen innerhalb der Logistikbranche sein können. Hier entsteht eine vielfältige Win-win-Situation, von der nicht nur die beteiligten Partner, sondern auch Wirtschaft, Verbraucher und die Umwelt in Nordrhein-Westfalen profitieren.“

**Markus Bangen**  
Duisport-CEO



Foto: DeltaPort

„Nachhaltigkeit und Resilienz bilden die Grundlage für die Abbildung CO<sub>2</sub>-armer und systemstabiler Logistikketten, die wir im Rahmen des Projektes als Partner gemeinsam initiieren wollen. Wir sind daher davon überzeugt, erhebliche Last-Mile-Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern zu können“

**Andreas Stolte**  
DeltaPort-Geschäftsführer



Foto: Dortmunder Hafen AG/Bohnenkamp

„Die Kooperation der drei Binnenhäfen macht deutlich, dass diese zusammenarbeiten können und wollen und dabei einen großen Beitrag zur Verkehrswende in NRW leisten. Das ist ein gutes Beispiel, um die vorhandenen Potenziale der Wasserstraße in Kombination mit der Schiene im Hinterland deutlich zu machen und zu heben.“

**Bettina Brennenstuhl**  
Dortmunder-Hafen-Vorständin

Krischer. „Dies ist gerade für die Region rund um die Rahmedetal-Brücke besonders wichtig. Die Zukunftscoalition Nordrhein-Westfalens will die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße. Darum fördert Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren die nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Infrastrukturausbau.“

DeltaPort (ein Hafenverbund am Niederrhein, der 2012 durch Zusammenlegung von drei öffentlichen Hafenebenen im Kreis Wesel entstand) als Impulsgeber der „LOG4NRW“-Projektidee hat sich bereits frühzeitig dem Thema der Verkehrsverlagerung gewidmet und in Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg-Essen Lösungsansätze erarbeitet. Die regionale Vernetzung über den Einsatz von Binnenschiff und Bahn zur Hebung von Verkehrsverlagerungspotenzialen stand hierbei im Fokus. Aus diesem Impuls heraus wurde das Projekt „LOG4NRW“ geboren. LOG steht hierbei für „Logistik“ und „4“, auf Englisch „four“ oder auch „for“ ausgesprochen, bedeutet „Logistik für Nordrhein-Westfalen“.

Ziel des Projektes ist es, Quell- und Zielverkehre des bevölkerungsreichsten deutschen Bundeslandes auf die alternativen Verkehrsträger Schiff und Bahn zu verlagern.

Der Hafen Dortmund als Logistikkreuzung für den Raum Dortmund, östliches Westfalen, Sauer- und Siegerland verfügt über tägliche Bahnverbindungen in Richtung der deutschen Seehäfen. Zahlreiche Großverlader werden auf der letzten Meile

von den beiden Dortmund-KV-Terminals beliefert. Die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) sind über die Häfen in Duisburg und Voerde-Emmelsum angebunden.

Der Südwestfalen-Container-Terminal der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein hat allerdings keine Bahnanbindung an die Drehscheiben Dortmund und Duisburg/Voerde-Emmelsum. Container aus dieser Region werden derzeit per Lkw zu den Hinterlandterminals Rhein/Ruhr oder direkt in die Seehäfen transportiert. Die Krombacher Brauerei als Großverlader liegt nur sechs Kilometer oder zehn Minuten Fahrzeit vom Terminal entfernt. Der bundesdeutsche Getränkefachgroßhandel nutzt den Südwestfalen-Container-Terminal heute bereits zur Versorgung der Regionen Berlin, Bremen und Hamburg.

„Mit ‚LOG4NRW‘ bieten wir Deutschlands drittstärkster

Wirtschaftsregion, Südwestfalen, auf einen Schlag ein Füllhorn an maritimen und kontinentalen Schienenverkehren zur Entlastung der staugeplagten Ausweichrouten entlang der A45“, betont Landrat Andreas Müller, Aufsichtsratsvorsitzender der Kreisbahn.

„Zugleich haben wir nun die Voraussetzung geschaffen, dass Unternehmen in der Region verstärkt über die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene nachdenken können, weil es praktikabel und wirtschaftlich ist sowie auch ökologisch Sinn macht“, so Kreisbahngeschäftsführer Christian Betchen. Zum Hintergrund: Die KSW bewegt mit rund 50 Mitarbeitern rund zwei Millionen Tonnen Güter im Jahr.

Die Disposition der Buchungen für alle Kooperationspartner übernimmt die Duisport Agency GmbH als zentrale Marketing- und Vertriebsgesellschaft der Duisport-Gruppe. Die Traktion der Züge wird gemeinsam von der Duisport-Tochtergesellschaft Duisport Rail GmbH und der Dortmunder Eisenbahn durchgeführt - von Emmelsum über logport VI in Duisburg, den Dortmunder Hafen und den CTD bis nach Kreuztal. ■ bo

6

Kilometer oder zehn Minuten Fahrzeit liegt die Krombacher Brauerei als Großverlader vom Südwestfalen-Container-Terminal der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein entfernt

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

GO GREEN

53°53'48.9"N 10°47'34.5"E

www.hans-lehmann.de

**IMPRESSUM**

Sonderbeilage N° 13  
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 203 vom 20. Oktober 2023

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 Oldenborg  
**Layout:** Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (LtG.)

**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

Einen nachhaltigeren Mix der Verkehrsträger im Ostseeraum als am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde dürfte es kaum geben. Dabei hat die Betreiberin, die Lübecker Hafengesellschaft (LHG), die Seeseite, den Bahnverkehr und die eigenen Terminalflächen gleichermaßen im Fokus.

Dazu gibt der Hafentwicklungsplan 2030 den Kurs vor. Er gilt als strategischer Rahmenplan für die zukünftige Entwicklungsperspektive und definiert den Lübecker Hafen als hocheffizientes trimodales Logistikzentrum, das alle Verkehrsträger optimal und klimaverträglich verknüpft. Mit Blick auf die Seeseite ermöglicht der erst kürzlich eingeweihte, komplett neu gebaute Anleger 5 auf dem Skandinavienkai das Anlegen von RoRo-Schiffen mit bis zu 250 Meter Länge und 38,5 Meter Breite. Die Schiffe aus dem Baltikum und den nordischen Ländern werden immer größer, dabei aber auch immer sparsamer beim Treibstoffverbrauch und den damit verbundenen Emissionen. Für sie gibt es jetzt mit dem neuen Anleger einen maßgeschneiderten Anlaufpunkt. „Damit setzt die Hansestadt Lübeck einen weiteren Meilenstein aus dem Hafentwicklungsplan um, so dass wir für die in Zukunft zu erwartenden Schiffsklassen gerüstet sind“, sagte Bürgermeister Jan Lindenau zur Einweihung Ende September. Der neue Anleger mit seiner festen Rampe dient vor allem der Abwicklung von großen RoRo-Schiffen der Reedereien Finnlines und Wallenius SOL.

Im Beispiel der Bahnverkehre erweitert die Lübecker Hafengesellschaft (LHG) als Eigentümerin den Intermodalterminal von BRG mit seinen kurzen Wegen massiv (mehr dazu im nebenstehenden Interview mit BRG-Geschäftsführerin Antje Falk): „Wir beseitigen die in Spitzenzeiten hier immer wieder aufgetretenen Kapazitätsengpässe“, erläutert LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens, „und stellen uns damit im kombinierten Verkehr auf weiteres Wachstum ein.“ Die maximale Kapazität liegt seinen Angaben zufolge derzeit bei 140.000 Ladungseinheiten jährlich. „Nach dem Ausbau werden wir hier mit bis zu 240.000 Einheiten den Umschlag erheblich erweitern können.“

## Trimodaler Mix an der Travemündung

Lübeck setzt auf nachhaltigen Ausbau – Neuer Anleger 5 für große RoRo-Schiffe – Erweiterung des Intermodalterminals BRG – Autonome Stellplatzerkennung von Trailern



Foto: Oldenburg

Freuen sich über künftige digitale Unterstützung auf dem Skandinavienkai: Lübecks Bürgermeister Jan Lindenau (links) und LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens. Der Roboter „Eve-42“ erkennt und registriert abgestellte Trailer und übermittelt ihren Standort, damit sie schnell und energiesparend von den Tugmaster-Fahrern gefunden werden können

# 250

Meter beträgt die maximale Schiffslänge am Anleger 5 des Skandinavienkais

# 240.000

Einheiten können künftig im Jahr am Intermodalterminal von BRG umgeschlagen werden

Mit der BRG-Erweiterung werde die Wettbewerbsfähigkeit Lübecks als umweltfreundliche Drehscheibe für Verkehre auf der Schiene und dem Wasserweg deutlich gestärkt. „Die Nachfrage im Markt ist da“, so Jürgens. Dazu investiert die LHG 18 Millionen Euro, die zu knapp 80 Prozent aus öffentlichen Mitteln vom Eisenbahn-Bundesamt gefördert werden. Alle Aus- und Neubauarbeiten sollen im Spätsommer 2024 abgeschlossen sein.

Auf den eigenen Terminalflächen setzt die LHG einen Schwerpunkt in Sachen Digitalisierung: Hier läuft das Forschungsprojekt Baltic Future Port. Ziel ist die Erprobung des 5G-Mobilfunkstandards. Dabei werden die Prozesse bei der Abfertigung der Ladung optimiert und die Kommunikation verbessert.

Ein besonderes Teilprojekt ist „Traileryard“: Mit dem kleinen Roboter „Eve-42“, einem „Unmanned Ground Vehicle“ (engl. für unbemanntes Fahrzeug, kurz UGV), sollen auf dem Terminal abgestellte Trailer identifiziert und lokalisiert werden. Dabei scannt das Fahrzeug per Kamertechnik die Trailer und die eigene Umgebung. Mittels künstlicher Intelligenz werden im Rahmen der Bildverarbeitung die Kennzeichen und Registriernummern der Trailer erkannt. Per 5G-Funkübertragung werden die gewonnenen Daten dann an einen Leitstand übertragen, ausgewertet und ein digitaler Stellplatzplan erstellt.

„In der nächsten Stufe ist geplant, die Bildtechnik direkt in den Tugmastern zu verbauen, die dann quasi im Vorbeifahren ein Lagebild erzeugen können“, kündigt LHG-Chef Jürgens an. Die korrekte Position der Trailer ist für die Optimierung der Verladung wichtig, da so der Suchprozess für die Tugmaster-Fahrer im Hafen verkürzt und gleichzeitig Kraftstoff eingespart werden kann.

Apropos Treibstoff: Für die Umfuhr der Trailer auf dem Terminal plant die LHG, erstmals drei elektrische Zugmaschinen, sogenannte Tugmaster, anzuschaffen.

„Mit all diesen Maßnahmen stellen wir uns an der Kaikante, im Intermodalumschlag und auf dem Terminal zukunftsicher und gleichzeitig nachhaltig auf“, so Jürgens abschließend. ■ bo

### DIE LÜBECKER HAFEN-GESELLSCHAFT

Die LHG ist nach eigenen Angaben Deutschlands größte RoRo-Hafenbetreiberin an der Ostsee. An ihren vier Hafenterminals werden hochfrequente Seeverkehre in den Ostseeraum angeboten, Ladeeinheiten gebündelt und zu einem großen Teil auf der Schiene mit dem Hinterland verbunden. Zu den Kunden zählen vor allem Unternehmen aus der Papier-, Stahl- und Automobilindustrie

Foto: Fotoagentur 54/Felix König



## „Habt Mut, eure Ladungseinheiten allein reisen zu lassen!“

Drei Fragen an Antje Falk,  
Geschäftsführerin Baltic Rail Gate in Lübeck-Travemünde

Der Plan steht: Antje Falk, Geschäftsführerin Baltic Rail Gate, macht den Intermodalterminal fit für 740 Meter lange Züge

**THB** Wie argumentieren Sie gegenüber Verladern und Spediteuren, auf kombinierte Verkehre umzusteigen?

**Antje Falk** Ich sage Ihnen: Habt Mut, eure Ladungseinheiten allein reisen zu lassen! Auf einer Relation beispielsweise von Schweden nach Italien haben wir hier auf dem Skandinavienkai extrem kurze Übergangszeiten, sind eng mit den Ankunftszeiten der Fähren und den Abfahrtszeiten der Züge verzahnt. Das gilt umgekehrt natürlich genauso. Hinzu kommt der ökologische Faktor, der bei Verladern immer wichtiger wird. Und nicht zuletzt spielt uns der Lkw-Fahrermangel in die Hände.

**BRG wird kräftig ausgebaut, von 140.000 auf künftig bis zu 240.000 Einheiten im Jahr. Erwarten Sie einen derart starken Zuwachs?**

Die Zuwachsraten in der Vergangenheit machen den Ausbau unbedingt notwendig. Zum einen haben wir immer häufiger am Kapazitätslimit gearbeitet und gehen weiterhin von steigenden Mengen aus. Zum anderen stellen wir uns mit dem Ausbau auf die neue Standard-Zuglänge von 740 Metern ein, bisher war bei uns bei 600 Metern Schluss. Dadurch entfallen aufwendige Rangierarbeiten, wir können die Züge künftig noch schneller abfertigen.

**Was wird sich bei BRG neben der Verlängerung der Gleise im Zuge der Ausbaupläne noch tun?**

Auf dem Bauplan stehen außerdem ein dritter Kran und ein neues Betriebsgebäude, das wir für die Installation einer Photovoltaikanlage auf dem Dach vorbereiten werden. Zudem bringen wir hier die Sozialräume unter. Die Kranbahnen und die Kabeltrommeln für die Stromversorgung der beiden bestehenden Krane werden ebenfalls verlängert, so dass wir vom Spätsommer des kommenden Jahres an mit allen drei Kranen die gesamten Gleislängen gleichzeitig bearbeiten können. ■ bo

ANZEIGE

GREEN  
TRANSPORT

312.000 to  
CO<sub>2</sub>-Reduktion  
im Jahr 2022!

The Leading  
European Transport  
Organisation

a WALTER GROUP company

# Tchibo und Contargo gehen in Hamburg gemeinsame elektrische Wege

Pilotprojekt im Nahverkehr gestartet – Emissionsreduzierter Containertransport zwischen Hafen und Kaffeelager

Der Logistikdienstleister Contargo Road Logistics hat in Hamburg im Rahmen eines Pilotprojekts einen Teil des Nahverkehrstruckings für den Kaffeeröster Tchibo mit voll-elektrischen Lkw übernommen. Contargo transportiert dazu Container mit Rohkaffee zwischen dem Hamburger Hafen und dem Tchibo-Kaffeelager und setzt dafür zwei Fahrzeuge vom Typ Volvo FH Electric ein, die nicht nur Lärm und Emissionen im Hafengebiet reduzieren, sondern auch den ökologischen Fußabdruck beider Unternehmen verkleinern sollen.

Anfang Mai hat das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo sein neues Produkt „econtargo“ und seine Aktivitäten und Ambitionen im Bereich der Elektromobilität im Rahmen der Messe transport logistic in München vorgestellt. Unter dem Motto „Vermeiden vor Reduzieren vor Kompensieren“ baut das Unternehmen nach eigenen Angaben sukzessive seine E-Lkw-Flotte auf 32 Fahrzeuge aus und investiert in eine flächendeckende Ladeinfrastruktur an allen Contargo-Standorten.



Foto: Contargo

Die beiden in Hamburg stationierten E-Fahrzeuge gehören zu einer Flotte von 27 neuen E-Lkw, die Contargo derzeit über das Schwesterunternehmen Rhenus Trucking beschafft

wie Diesel-Lkw, sogar im 24-Stunden-Betrieb.

„Wir drehen an vielen Schrauben, um nachhaltiger zu werden, dazu gehört natürlich auch die Logistik“, sagt Peter Maltzahn, Senior Projektmanager bei Tchibo.

Einer der ersten Kunden im vollelektrischen Container-Nahverkehr in Hamburg ist Tchibo. Die eingesetzten E-Lkw haben eine Reichweite von bis zu 300 Kilometern und können daher auch über das Stadtgebiet hinaus ein-

gesetzt werden. Durch Ladesysteme mit einer Leistung von 250 Kilowatt können die Fahrzeuge bei Bedarf innerhalb von zwei Stunden vollgeladen werden. Das ermöglicht Contargo, die E-Lkw so flexibel einzusetzen

Zum Hintergrund: Die beiden E-Fahrzeuge in Hamburg gehören zu 27 neuen E-Lkw, die Contargo derzeit über das Schwesterunternehmen Rhenus Trucking beschafft. Mit dann insgesamt 32 Elektro-Trucks bietet das trimodale Containernetzwerk seinen Kunden eine CO<sub>2</sub>-reduzierte Transportkette an. „Wer ‚econtargo‘ bucht, erhält nicht einfach Kompensationsleistungen, sondern den kombinierten Transport mit E-Lkw im Nahverkehr und ökostrombetriebenen Zügen im Hauptlauf“, so Hommel. Die 44-Tonner werden an 14 Contargo-Standorten in Deutschland stationiert. ■ bo

## DAS CONTARGO-NETZWERK

Die Contargo-Gruppe mit Hauptsitz in Duisburg verfügt über 24 Containerterminals in Deutschland, Frankreich und der Schweiz sowie über weitere Standorte in Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Polen. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die mehr als 1200 Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2022 einen Jahresumsatz von 711 Millionen Euro

ANZEIGE



Opening new horizons

**ÜBERSEEHAFEN ROSTOCK**  
Der Intermodalhafen



intermodal-rostock.de