

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Schleswig-Holsteinischer Hafentag

ERFOLGSKURS Schleswig-Holsteins Häfen fokussieren die maritime Energiewende ■ **SEITE 2-3**

ERWARTUNGSHALTUNG Die LHG will ihr Geschäft auf mehrere Säulen gründen ■ **SEITE 4-5**

ELEKTRO-FÄHRBETRIEB Die Fährreederei Scandlines setzt ihre „Green Agenda“ um ■ **SEITE 8-9**



Foto: Hasenpusch

Maritimes Cluster im Land zwischen den Meeren: Lübeck-Travemünde spielt seit Jahr und Tag im Ostsee-Fährverkehr eine herausragende Rolle

Klarer Auftrag: Energiewende umsetzen!

Der 10. Schleswig-Holsteinische Hafentag widmet sich zentralem Zukunftsthema – Wichtiger Marktplatz für Ideen

Seit dem russischen Überfall auf die souveräne Ukraine vor rund zwei Jahren hat sich auch in Deutschland sehr viel verändert.

Dazu gehört unter anderem, dass die nationale Energieversorgung eine umfassende Neuausrichtung erfuhr: vollständige Abkehr von der Lieferung „billigen“ russischen Erdgases über verschiedene Pipeline-Systeme, Abschalten der letzten drei noch aktiven deutschen Atomkraftwerke (AKW),

Weiterbetrieb der Kohlekraftwerke für die Strom- und Wärmeerzeugung auf Sicht, massiver Ausbau der erneuerbaren Energien sowie Planung, Genehmigung und Bau von vier LNG-Anlande-Stationen an Nord- und Ostsee.

Das alles vereint unter der politischen Dachmarke „Energiewende“. Sie geht einher mit gigantischen Investitionen in neue Umschlaganlagen in den Häfen, Stromtrassen und natürlich Energieparks.

Schleswig-Holstein, das Land zwischen den Meeren, ist in diesen „Energiewende“-Prozess intensiv eingebunden. Sie ist bestimmend für die kommenden zwei Jahrzehnte und darüber hinaus.

Das große gesellschafts-, industrie- und umweltpolitische Thema nimmt der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH) zum Anlass, auf dem diesjährigen 10. Hafentag zum einen ein aktuelles Lagebild zum Stand

der Energiewende in den Häfen zu präsentieren. Zum anderen soll dieser Branchentag auch einen Austausch von Ideen stimulieren, wie der weitere Energiewendekurs in Schleswig-Holstein aussehen könnte. Das Leitmotiv der diesjährigen Veranstaltung in Travemünde in dem Satz „Mission Energiewende: So stellen sich Schleswig-Holsteins Häfen auf“ zusammenzufassen hätte somit nicht besser gewählt werden können. ■ **EHA**

ANZEIGE

**Wir vernetzen. Wir unterstützen.
Wir begleiten Ideen bis zur Umsetzung.**

Das Maritime Cluster Norddeutschland fördert Innovationen und Kooperationen in der maritimen Branche und ist ein starkes Netzwerk mit mehr als 350 Mitgliedern.
www.maritimes-cluster.de | sh@maritimes-cluster.de (Geschäftsstelle Schleswig-Holstein)

maritimes cluster
norddeutschland

„Deutschland“-Tempo als Normalzustand

GvSH-Vorsitzender Frank Schnabel im THB-Gespräch über Industrieentwicklung, Energiewende und Häfenausbau

Seit 2012 ist er als festes Ereignis gesetzt: der Schleswig-Holsteinische Hafentag. Die Idee dazu hatte der Gesamtverband der Schleswig-Holsteinischen Häfen (GvSH), dessen Vorsitz derzeit Frank Schnabel, Geschäftsführer bei der mittelständischen Hafen-, Logistik- und Schifffahrtsgruppe Schramm Group in Brunsbüttel innehat.

In diesem Jahr kann der Hafentag, zu dem sich stets zwischen 150 und 200 Teilnehmer aus der maritimen Wirtschaft in Norddeutschland einfinden, wieder ganz „normal“ abgehalten werden, und zwar zum 10. Mal. Mit Lübeck-Travemünde als Veranstaltungsort ist der GvSH seiner Grundlinie treu geblieben, die Vielfalt und auch die Vielseitigkeit der Hafenanstandorte im Land zwischen den Meeren offensiv darzustellen.

Immerhin gehört Lübeck-Travemünde zu den maritimen Investitionsschwerpunkten der zurückliegenden 20 Jahre in Schleswig-Holstein. Der Skandinavien-Kai ist dabei so etwas wie das „Flaggschiff“ für den Hafen- und Logistik-Standort Lübeck und wird dank der aktuellen, noch laufenden Investitionen in Infra- und auch Suprastruktur fit für den Ostseefährverkehr der kommenden Dekaden gemacht. Die Mittel werden dabei in der bewährten Arbeitsteilung aus Privatwirtschaft sowie der öffentlichen Hand bereitgestellt. Immerhin: Bis 2030 sollen im Rahmen des sogenannten „Masterplans Skandinavienkai“ bis zu 266 Millionen Euro in diesen Terminal-Standort investiert werden. Neben der klassischen Kaikante fließen auch Gelder in den vorgelagerten Intermodal-Bahnhof, den „Baltic Rail Gate“ (BRG), der seit rund 20 Jahren erfolgreich im Betrieb ist. Weil künftig der Seehafen-hinterlandverkehr noch mehr per Bahn abgewickelt werden soll, müssen dafür auch hafenseitig die Kapazitäten vorhanden sein.

Für Frank Schnabel, den amtierenden (ehrenamtlichen) Vorsitzenden des GvSH, haben die unter dem



„Nachhaltige Schifffahrt“: Reedereien wie Stena Line und der Hafen Kiel erfüllen diesen Anspruch engagiert

Verbandsdach vereinten schleswig-holsteinischen Seehäfen in den zurückliegenden Jahren in der Gesamtheit sehr viel dafür getan, dass sie ein verlässlicher, leistungsstarker und zudem äußerst flexibler Partner für die verladende Wirtschaft, den Tourismus und auch Verwaltung und Politik sind. Der Hafen- und Logistikexperte aus Brunsbüttel nennt hier als aktuelles Paradebeispiel die „maritime Energiewende“, die durch die amtierende Bundesregierung mit dem russischen Überfall auf die Ukraine (24. Februar 2022, d. Red.) auf den Weg gebracht wurde. Das Thema nimmt daher auch auf dem diesjährigen Hafentag in Travemünde einen herausragenden Platz ein.

Die „Energiewende“ bewirkte unter anderem für Schleswig-Holstein, dass auch im nördlichsten Bundesland der Bau eines Umschlagknotens für Flüssigerdgas erfolgreich umgesetzt werden konnte, und zwar in Brunsbüttel, das sich bereits ab 2011 für ein derartiges Projekt eingesetzt hatte. Schnabel ist stolz auf den „großen Kraftakt“, der von vielen gemeinsam geleistet wurde, und zwar innerhalb von wenigen Monaten. Für den Hafenexperten bleibt dieses Vorgehen beispielgebend für die Zukunft.

Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) sprach im Zusammenhang mit dem Aufbau eines nationalen LNG-Terminalnetzwerkes an Nord- und Ostsee wiederholt gerne vom

neuen „Deutschland-Tempo“. Geht es nach dem GvSH-Vorsitzenden und seinen Kollegen, dann muss dieser besondere Macher-Spirit so etwas wie die Blaupause für weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der „maritime Energiewende“ sein. Schnabel sagt: „Wir müssen schneller werden mit den Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland. Das Thema ‚LNG-Terminals‘ hat ja nun eindrucksvoll gezeigt, dass es geht, wenn alle wichtigen Entscheider dazu stehen und an einem Strang ziehen.“ Das, was jetzt in Brunsbüttel in einem ersten Schritt mit einer FSRU erfolgt ist, soll dann seine Weiterentwicklung in einem landgestützten, festen Terminal erfahren. Eine Anlage, die in Zukunft dann auch für andere alternative Energieträger geeignet sein wird. Für den Standort Brunsbüttel erwartet Schnabel, dass im Laufe der zweiten Dekade der landbasierte Terminal zur Verfügung stehen wird.

Um Beschleunigung geht es aber auch beim Thema Offshore-Windkraft. Die Ausbauziele des Bundes sind hochambitioniert: bis 2030 sollen 30 Gigawatt (GW) an Meeres-Windpower stehen, 2045 sogar 70 GW. Das alles geht nicht ohne die Häfen,



„Offshore“-Taxis in Warteposition auf Helgoland: Die schnellen und wendigen CSV (Crew Service Vessel) bringen die Service-Mitarbeiter der Offshore-Windparks zu ihren Arbeitsstationen. Helgoland spielt bei diesem Thema dank seiner exponierten Lage ein wichtige Rolle



Foto: Arndt

Zukunftsgestalter: Frank Schnabel

über die ja die gesamte See-Baustellenlogistik organisiert werden muss. Dieser erneute Kraftakt könne nur dann erfolgreich sein, wenn für den Ausbau der Häfen auch die entsprechenden Finanzmittel bereitstehen. Die Bundesländer allein seien damit überfordert. Schnabel: „Die Bundesregierung muss dafür Gelder zusätzlich bereitstellen, damit es gelingt.“

Immerhin: Dass sich das Flächen- und Küstenbundesland Schleswig-Holstein dem Thema „Windkraft“ so entschlossen zuwendet, damit also auf Sicht viel saubere und eines Tages dann auch preiswertere Energie verfügbar haben wird, zeigt schon jetzt Wirkung. Schnabel verweist auf den Ansiedlungserfolg Northvolt. Der schwedische Konzern baut an Schleswig-Holsteins Westküste, in der Nähe von Heide, eine Fabrik zur Herstellung von Batterien für E-Fahrzeuge. Ein Projekt, für das die Landesregierung in Kiel intensiv gekämpft hat. Mehr als 3000 hochwertige Industriejobs sollen entstehen.

Northvolt wählte auch deshalb den geplanten Standort, weil künftig grüne Energie

direkt vor der Haustür in großen Mengen verfügbar sein wird. Schnabel geht davon aus, dass von der neuen Fabrik auch wichtige Impulse für die maritime Logistik ausgehen werden. Denn mit Ver- und Entsorgung der Produktionsstätte sind ja auch erhebliche Gütermengen zu bewegen. Die Häfen seien damit natürliche Partner. Doch auch die landseitige Infrastruktur müsse weiter ertüchtigt werden. Fernstraßen, die Eisenbahn oder die Kommunikationsinfrastruktur, sie müssen mit Schwung ertüchtigt werden. Die Zeit drängt, die Schweden wollen ab 2026 loslegen. Die E-Mobilität, auf die Politik, die Industrie und auch die Verbraucher - Stichwort: EU-weites Verbot für die Produktion von Autos mit Verbrennermotoren ab 2035 - setzen auf Fahrzeuge mit E-Antrieb. Ein Teil der Batterien dürfte dann auch aus der Nähe von Heide kommen.



Rendering: Northvolt

Ankerprojekt für den Norden: Die geplante Batteriefabrik von Northvolt bei Heide wird große Chancen auch für die maritime Logistik bieten

Wenn es um die „maritime Energiewende“ geht, dann darf auch dieses Thema nicht fehlen, für das die Buchstabenkombination „CCS“ für Carbon Capture Storage steht, also das Auffangen von CO₂ und dessen Endlagerung etwa in ausgedienten Erdgasfeldern in der Nordsee. Schleswig-Holstein im Allgemeinen und Brunsbüttel im Besonderen könnten hier zum Zuge kommen, meint GvSH-Vorsitzender

Frank Schnabel. Er freue sich sehr, dass auch der Grünen-Koalitionspartner in der Kieler Landesregierung diesem Thema jetzt aufgeschlossen gegenüberstehe. Der Unterelbe-Hafen könnte damit zu einem CCS-Sammel- und Verteilerknoten entwickelt werden, so die Vision. Das Thema ist jedenfalls inzwischen gesetzt. Die kommenden Monate würden zeigen, wie dynamisch dieser Prozess wird. ■ EHA

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° 3
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 51 vom 13. März 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),
Melanie Graf (mg), Timo Jann (tja)

Layout: Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Ltj.)

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

„Königin der Hanse“, herausragende Logistik-Drehscheibe für den Güterverkehr mit Skandinavien seit Jahrzehnten und als solche inzwischen auch TEN-T-Kernnetzhafen innerhalb der EU sowie weiterhin ein herausragender Arbeitgeber im Zwei-Häfen-Flächenbundesland Schleswig-Holstein: Das alles und noch viel mehr ist Lübeck. Seit Januar 2023 tritt die Hansestadt unter der neu geschaffenen Dachmarke „Port of Lübeck“ auf und vereint damit die verschiedenen maritimen Dienstleister, deren natürliche Verkehrs- und Lebensader die Trave ist. Es geht mit diesem Namen auch

darum, im internationalen Rahmen noch besser wahrgenommen zu werden. Die Bürgerschaft der Hansestadt verfolgt ehrgeizige Ziele mit dem Hafen und hat diese im neuen Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) manifestiert. Als herausragendes Einzelunternehmen innerhalb des maritimen Clusters „Port of Lübeck“ tritt dabei die LHG (Lübecker Hafen-Gesellschaft) in Erscheinung. Was sie vorhat, darüber sprach der THB mit LHG-Geschäftsführer Prof. Dr. Sebastian Jürgens und Mirco Eweler, Leiter Properties in dem Traditionsunternehmen. ■ EHA/bo

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft setzt beim Umschlaggeschäft auf viele Säulen

THB-Interview mit LHG-Geschäftsführer Prof. Dr. Sebastian Jürgens und Mirco Eweler, Leiter Properties, über die aktuelle Marktlage, Ausbaupläne und Logistiktrends

THB Die LHG hat sich zum Ziel gesetzt, die Universalhafen-Dienstleistungen auszubauen. Was ist der Anlass dazu?

Sebastian Jürgens Lassen Sie mich zuerst betonen, dass unser Schwerpunkt nach wie vor auf dem RoRo- und Forstproduktenbereich liegt. Das wird in Zukunft auch so bleiben. In Verbindung mit den immer größer werdenden Schiffen, die nach Lübeck kommen, erreicht uns zunehmend auch Projektladung, wie beispielsweise Rotoren für Windkraftanlagen. In Gesprächen mit unseren Kunden haben wir erfahren, dass sie künftig gern noch häufiger derartige Ladung bei uns umschlagen möchten.

Der Umschlag von Breakbulk- und Projektladung erfordert spezielle Qualifikationen. Wie bereiten Sie Ihre Mitarbeiter an der Kaikante darauf vor?

Jürgens Der Umschlag von großen, empfindlichen Komponenten ist für uns ja nicht neu. Wir wissen, wie man mit komplexer, wertvoller Ladung umgeht. Diese Erfahrungen haben unsere Umschlagarbeiter unter anderem beim Handling von Papierrollen gesammelt. Dabei dürfen absolut keine Beschädigungen entstehen, sonst ist beispielsweise die Papierrolle bei der späteren Verarbeitung in der Druckerei nicht zu gebrauchen. Dieses wertvolle Know-how hilft uns auch bei der Universalladung.

Eweler Unsere Leute sind hoch spezialisiert und 24/7



Fotos: LHG

Die LHG hat den Nordlandkai in eine neue Nutzung überführt, heute ist er ein multifunktionales Terminal für den Umschlag und die Lagerung von Stahl, Massengut, Baustoffen, Stück- und Schwergut

einsatzbereit. Wir haben gemerkt, mit welcher Freude und mit welcher Motivation sie die neuen Herausforderungen angehen.

Mit welchen Konzepten reagieren Sie auf die gestiegene Kundennachfrage?

Eweler Indem wir zum Beispiel unseren Nordlandkai in eine neue Nutzung überführt haben. Heute ist er ein multifunktionales Terminal für den Umschlag und die Lagerung von Stahl, Massengut, Baustoffen, Stück- und Schwergut. Hier haben wir rund 170.000 Quadratmeter überdachte Lagerfläche, mit denen wir eine wetterunabhängige Verladung gewährleisten. Als größte zusammenhängende Lagerfläche im Lübecker Raum gibt es hier vor allem für Kontraktlogistiker attraktive Möglichkeiten, wie zum Veredeln oder Konfektionieren von Gütern und Waren.

Können Sie hierzu schon konkrete Beispiele nennen?

Eweler Einer unserer Kunden am Nordlandkai ist Stülze Stahlpartner. Das Unternehmen hat sich auf den Handel und die Verarbeitung von Stahl spezialisiert und dazu unsere dortige Halle 93 angemietet. Hier werden auf rund 10.000 Quadratmetern bis zu 250 Tonnen Betonstahl am Tag verarbeitet, hinzu kommen Bewehrungsmatten und andere Komponenten. Der Stahl kommt per Schiff, Bahn oder LKW an, wird von uns entladen und dann per LKW oder Bahn weitertransportiert. Für den Umschlag von Containern, Stahlprodukten und Projektladungen steht uns hier außerdem ein 100-Tonnen-Mobilkran zur Verfügung. Alles in allem also eine hervorragende Infrastruktur.

Jürgens Wie sehr Stülze Stahlpartner als langfristiger Mieter

170.000

Quadratmeter
Hallenfläche bietet allein
der Nordlandkai der LHG

von dem Standort überzeugt ist, machen die aktuellen Investitionen deutlich: Gerade werden hier von Sülzle ein neuer großer Brückenkran sowie neue Büro- und Sozialräume errichtet. In diesem Konzept ist das Unternehmen wirklich ein idealer Kunde für uns. Wir haben ihm genau das angeboten, was er von uns braucht. Im Wesentlichen sind das unsere Hallen und unsere Umschlagleistung.

Bedeutet das im Umkehrschluss, dass das „klassische“ RoRo-Geschäft oder der Umschlag von Forstprodukten bei der LHG künftig nicht mehr die dominierende Rolle spielen wird?

Jürgens Wir investieren weiter in unser Stammgeschäft wie in den Ausbau der RoRo-Kapazitäten. Dazu zählt der Neubau des Anlegers 5 am Skandinavienkai, den wir jetzt zusätzlich für Projektladung nutzen. Für das RoRo- und Forstproduktengeschäft ha-



Prof. Dr. Sebastian Jürgens

ben wir noch viele zukunfts-trächtige Ideen.

Eweler Unsere Weiterentwicklung zum Universalhafendienstleister basiert auf einer Zwei-Wege-Strategie, wie wir sie erfolgreich am Nordlandkai umgesetzt haben. Wir haben dort das klassische Hafengeschäft weiterlaufen lassen, aber einen Teil des Terminals abgespalten, um neue Angebote für unsere Kunden zu etablieren. Wir haben es als multifunktionales Hafenlogistikterminal definiert.



Mirco Eweler

Gibt es weitere Ladungsarten, die Sie etablieren konnten?

Jürgens Massengüter spielen eine zunehmende Rolle; über unsere Anlagen werden viele Großbaustellen in Norddeutschland versorgt. Ein Unternehmen aus Hamburg schlägt bei uns jährlich rund 100.000 Tonnen mineralische Baustoffe um. Hinzu kommen beispielsweise Schotter für die Erneuerung von Bahntrassen oder Dünge- und Futtermittel in loser Schüttung oder auch in Big Packs.

Dabei handelt es sich um Importladung - wie sieht es mit ausgehender Ladung aus?

Eweler Derzeit legt der Export von Holzhackschnitzeln stark zu, die vom Nordlandkai nach Dänemark verschifft werden und dort in Kraftwerken für die Energieerzeugung verfeuert werden. Wir verfolgen exportseitig zudem viele weitere Spuren.

Wo möchten Sie neues Geschäft entwickeln?

Jürgens Die Standortfaktoren, nämlich die sehr gute nautische Erreichbarkeit, die schnelle Anbindung an Autobahn und Schiene, gelten für alle LHG-Terminals - und alle Ladungsarten. Wir sehen uns dabei nicht als reiner Dienstleister für den Umschlag, sondern als Logistikpartner mit vielfältigen Möglichkeiten. Wir helfen unseren Kunden, Transport- und Logistikketten aufzubauen.

Vielen Dank für das Gespräch.

bo

ANZEIGE



FLEXIBEL & UNIVERSAL














17

GÜTER- UND ENERGIEDREHSCHIBEN
IN NORDDEUTSCHLAND UND SKANDINAVIEN

company of
SCHRAMM
group ■■■■



Brunsbüttel Ports GmbH

www.schrammgroup.de

Wer den Ostseehafen Kiel in den zurückliegenden drei Jahrzehnten intensiv begleitete, der konnte in der Zeit erleben, wie sich dieser Umschlagknoten mit seiner im Wortsinne auch räumlich betrachteten tiefen Verankerung im Herzen der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt nicht nur verändert, sondern auch gewandelt hat. Neben dem klassischen City-Bereich entstand auf dem Ostufer ein ganz neuer, multimodal erschlossener

Hafen- und Logistik-Knoten, der sogar noch weiter ausgebaut wird. Zudem erkannte Kiel sehr frühzeitig, wie wichtig es ist, nicht nur Tonnen zu bewegen und auf hohe Wertschöpfung pro Quadratmeter Hafensfläche zu achten, sondern auch den Umweltschutz fest im Blick zu haben. Der Förde-Hafen hat hier eine klare Vision: klimaneutral bis 2030 und damit deutlich früher als andere deutsche Häfen.

■ EHA

Hafen Kiel schafft Mehrwert an der Kaikante und zugunsten des Umweltschutzes

Mit dem besten Umschlagergebnis im Rücken erfolgt die Weiterentwicklung des Hafens im Ostuferhafen-Bereich – Hochentwickelte Landstrominfrastruktur

„Es war ein gutes Jahr für den Kieler Hafen. Wir können zufrieden sein.“ Das stellte Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, unlängst bei der Vorstellung der Umschlagzahlen für 2023 und der weiteren, wichtigen Entwicklungsschritte des Ostseehafens fest.

Dem Kieler Hafen, der neben langjährigen Frachtverbindungen nach Skandinavien und in das Baltikum auch zu einem der beliebtesten Passagierhäfen an der Ostsee gehört, geht es gut. Nach den schwierigen Corona-Jahren und inmitten einer allgemein herausfordernden wirtschaftlichen Lage in Deutschland verzeichnete der Kieler Hafen nun das erfolgreichste Jahr der Hafengeschichte. Mit 7,9 Millionen umgeschlagenen Tonnen Seegütern und damit einer Steigerung von drei Prozent gegenüber dem Vorjahr sowie 2,8 Millionen abgefertigten Passagieren (plus 22 Prozent) schloss der Hafen mit einem positiven Wachstum ab.

Dabei sticht Kiel unter den Passagierhäfen vor allem mit seinem Engagement im Bereich Nachhaltigkeit hervor, betont Hafenchef Claus gerne. Während auf europäischer Ebene über eine Landstrompflicht ab 2030 gesprochen wird, befindet sich der Kieler Hafen mitten in den Vorbereitungen zur vollständigen Versorgung seiner Kreuzfahrt- und Fährschiffe mit Strom aus der Steckdose.

Insgesamt vier Anlagen zur parallelen Versorgung von bis zu sechs Seeschiffen hat der Hafen bereits gebaut. Nach der noch ausstehenden Inbetriebnahme der Landstromanlage für RoRo-Schiffe am Ostufer-



Sie gehört zu den Schiffen, die in der Saison 2024 Landstrom nehmen werden: die MSC Euribia

hafen, die für Anfang 2024 geplant ist, verfügt der Seehafen über Landstrominfrastruktur an allen bedeutenden Fähr- und Kreuzfahrterminals. Mit der Ausschreibung einer Anlagenerweiterung für das Kreuzfahrterminal Ostseekai für ein weiteres Kreuzfahrtschiff plant der Hafen, bis 2025 den Ausbau seiner Landstrominfrastruktur abzuschließen. Schon jetzt gehört der Port of Kiel mit der Umsetzung seiner Landstromstrategie zu den führenden Häfen und verfügt über eine der umfangreichsten Landstrominfrastrukturen Kontinentaleuropas.

2023 hat der Hafen die Hälfte der Fähr- und Kreuzfahrterminals mit Landstrom aus erneuerbaren Energien versorgt. Bei 50 Anläufen von Kreuzfahrtschiffen fand entweder eine Regelversorgung während der Liegezeit statt oder es wurden die notwendigen vorbereitenden Tests

durchgeführt. Darüber hinaus werden auch alternative Treibstoffe im Kieler Hafen bereits regelmäßig genutzt. Im vergangenen Mai war es die Aidanova (IMO 9781865), die als erstes Kreuzfahrtschiff überhaupt in einem deutschen Hafen LNG bunkerte. Die Betankung mit weiteren alternativen Treibstoffen, die in der internationalen Schifffahrtsbranche derzeit intensiv untersucht wird, wie also Methanol, Ammoniak und auch Wasserstoff, ist in Kiel ebenso möglich, betont der Hafen.

Neben der Reduzierung der Schiffsemissionen an der Kaikante umfassen die Umweltbemühungen auch die Eigenemissionen des Unternehmens. Eine im Jahr 2018 implementierte Umweltstrategie wird seit Jahren konsequent verfolgt, mit dem Ziel der Klimaneutralität des Unternehmens bis 2030.

Mit einer umfangreichen Strategie zur Energieeffizienzsteigerung konnte im Jahr 2022/23 knapp ein Viertel des Stromeigenbedarfs eingespart werden. Bereits existierende sowie sich im Bau befindende Photovoltaikanlagen sollen ab Ende dieses Jahres einen beträchtlichen Anteil des Eigenbedarfs im Unternehmen emissionsfrei decken und den bisher eingekauften Ökostrom ersetzen. „Es geht um eine ganzheitliche nachhaltigere Aufstellung als Hafen. Allen in der Branche ist mittlerweile klar: Es ist eine Voraussetzung für eine gute Zukunftsaufstellung. Dafür haben wir in Kiel früh begonnen, denn Wandel braucht Zeit“, betont Claus.

Nachhaltiges Handeln zeigt sich in Kiel nicht nur in den ökologischen Bemühungen, sondern auch in der geschäftlichen Aufstellung. Dabei setzt die Seehafen Kiel GmbH & Co. KG auf langjährige Beziehun-

gen zu ihren Partnern, die Raum bieten für einen engen Austausch und die gemeinsame Umsetzung von umfassenderen Projekten, beispielsweise im Bereich Digitalisierung.

Das weiter wachsende Geschäft mit dem Umschlag, der Lagerung sowie der Distribution von hochwertigen Forstprodukten und die zweistelligen Mengenzuwächse im Schüttgutumschlag stärken den Hafen in seiner Versorgerfunktion für natürliche Rohstoffe. Ein Trend, der auch für die regionale Bauwirtschaft von enormer Bedeutung ist. Positive Marktentwicklungen seiner Kunden begleitet der Kieler Hafen aktiv. So hatte der Hafen zu Jahresbeginn die Lagerkapazität für den im Ostuferhafen verankerten Großkunden SCA/Iggesund kurzfristig um eine 6500-Quadratmeter-Halle erweitert. Auf diese Weise konnte im Wortsinne Raum für das Unternehmenswachstum geschaffen



Foto: Port of Kiel

Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Kieler Ostseekai

werden. Die Firma verfolgt das Ziel, bis zu 800.000 Tonnen Jahresumschlag zu erreichen.

Mit dem Themenkomplex einer sich verändernden Demografie und einem branchenspezifisch hohen Arbeitskräftemangel geht der Kieler Hafen bei der Per-

sonalentwicklung im eigenen Unternehmen neue Wege. Neben einer umfangreichen Recruiting-Strategie setzt das Unternehmen mit über 350 Mitarbeitenden verstärkt auf eine frühzeitige Einbindung von Bildungseinrichtungen und eine hohe Sichtbarkeit des Hafens in der Region.

So ist er im vergangenen Jahr eine Kooperation mit einem lokalen Boxsportclub eingegangen. Durch einen intensiven Austausch der in dieser Einrichtung trainierenden Mädchen und Jungen mit den Auszubildenden des Hafens sollen Berührungspunkte und Bewerbungshürden abgebaut werden. Zudem erreicht der Hafen auch, dass die gesellschaftliche Vernetzung der verschiedenen Stadtteile positiv weiterentwickelt wird. Claus sagt: „Uns ist die Sichtbarkeit des Hafens als starkes Unternehmen in Kiel, aber auch als verlässlicher und spannender Arbeitgeber wichtig. Und Hafenbegeisterung kann besonders dann frühzeitig entstehen, wenn man seine Türen öffnet und die Kinder und Jugendlichen den Hafen ganz nah erleben können.“ Genau da setze der Hafen „frühzeitig an, weil wir an die Nachhaltigkeit auch in diesem Bereich glauben“. ■ mg

ANZEIGE

RENSBURG PORT

SCHWERES FÄLLT UNS LEICHT



4.000 PS
machen Schweres leicht

34.000 m²
für Montage und Lagerung

145.000 m²
verfügbare Gewerbeflächen

250 t
Tragfähigkeit der Krane

0 m
Entfernung zum Nord-Ostsee-Kanal

04331 3520639

info@rendsburg-port.de

www.rendsburg-port.de

Kaum ein Thema beschäftigt die internationale Schifffahrtsindustrie derzeit mehr als der globale Klimaschutz. Auf IMO-Betreiben hat sich die Branche dazu verpflichtet, bis 2050 ihre Flotten weltweit klimaneutral zu betreiben. Doch zahlreiche Reederei-Unternehmen rund um den Globus wollen sogar noch früher das Klimaschutzziel

erreichen und forcieren mit hohem finanziellen und auch personellen Einsatz die technische und auch organisatorische Transformation. Das gilt auch für die deutsch-dänische Reederei Scandlines, die erfolgreich Fährverkehre zwischen Puttgarden und Rødby („Vogelfluglinie“) und Rostock-Gedser betreibt.

■ EHA



von **Heiko Kähler**
Geschäftsführer Scandlines
Deutschland

Scandlines forciert die „grüne Wende“ in der Flotte

In der zweiten Jahreshälfte kommt die neue E-Fähre „Futura“ für die Vogelfluglinie – Umfangreiche Anpassungen in den Häfen – Deutsche Strompreise müssen sinken

Vor mehr als zehn Jahren trafen sich an Bord der Scandlines-Fähre „Prinsesse Benedikte“ Industrie- und Wissenschaftsvertreter mit einer Projektgruppe der Reederei unter Führung des damaligen Vorstands. Angesichts der Notwendigkeit der umweltfreundlichen Transformation wurden Möglichkeiten diskutiert, die Fährlinie Puttgarden-Rødby zukünftig mit Zero-Emission-Fähren zu betreiben. Seitdem haben sich zwar die Lösungsansätze geändert, nicht aber die Zielsetzung: Bis 2030 wollen wir bei Scandlines die sogenannte Vogelfluglinie ohne direkte Emissionen betreiben, angetrieben durch Batterien, die landseitig geladen werden.

„Green Agenda“ heißt das Programm, unter dem wir unsere Nachhaltigkeitsinitiativen der zurückliegenden Jahrzehnte zusammengefasst haben. Der Begriff verdeutlicht die Notwendigkeit einer schrittweisen Transformation. Seit 2013 konnten wir mittels Batterie-Hybrid-Antrieben und weiterer innovativer Technologien die Antriebseffizienz der Fehmarnbelt-Fähren sukzessive steigern und wertvolle Erfahrungen mit teilelektrischen Antrieben sammeln. Nun steht mit dem Einsatz der in der Türkei entstehenden Neubaufähre „Futura“ ein weiterer Meilenstein kurz bevor.

Schon in der zweiten Jahreshälfte 2024 soll die „Futura“ ihren Dienst auf der „Vogelfluglinie“ aufnehmen. Die 147 Meter lange Fähre, die Platz für bis zu 66 Frachteinheiten bietet, wird derzeit auf der türkischen Cemre Werft fertiggestellt. Sie hält ein 10 MWh Batteriepaket für den Antrieb



Volle Kraft voraus: RoPax-Fähre „Schleswig-Holstein“ hat soeben Puttgarden verlassen und nimmt Kurs auf Rødby



Die Zukunft schwimmt bereits: Mit der in der Türkei entstehenden „Futura“ setzt Scandlines einen weiteren Meilenstein im Rahmen seiner „Green Agenda“



Der Flettner-Antrieb auf der „Berlin“

Foto: Scandlines

Foto: Scandlines

Foto: Arndt



Foto: Scandlines

vor, und wird über ein Plug-In-System während der Hafentiegezeit geladen. 80 Millionen Euro hat Scandlines in den Bau der Fähre und in Umbaumaßnahmen der Fährterminals investiert.

Während die notwendigen Hafenanpassungen in Rødby bereits weitestgehend umgesetzt sind, realisieren wir derzeit im eigenen Hafen Puttgarden die benötigte Elektro-Infrastruktur. Hierfür verlegt die Schleswig-Holstein Netz AG eine rund zwölf Kilometer lange Kabeltrasse von der Inselmitte Fehmarns bis in den Fährhafen Puttgarden. Die Übergabe dieser Mittelspannungsleitung erfolgt ab 2025 an das landseitige Ladesystem, das von der norwegischen Firma Norwegian Electric Systems bereitgestellt wird. Somit kann ab 2025 in beiden Häfen geladen werden. Zudem wurden weitere Investitionen im Hafen Puttgarden notwendig, wie etwa erweiterte Terminalflächen, rund 1100 Meter Vorstellspuren für Lkw und eine runderneuerte obere Rampe am Anleger. Wir arbeiten außerdem weiter daran, die operativen Prozesse zu digitalisieren, um die Effizienz in den Häfen Puttgarden und Rødby noch einmal deutlich zu verbessern.

Aber der Kern unserer Vogelfluglinie besteht aus vier Hybrid-RoPax-Fähren, welche die „Verkehrsmaschine“ mit Abfahrten von beiden Häfen rund um die Uhr das ganze Jahr hindurch bedienen. Diese zu elektrifizieren bedarf weiterer Kraftanstrengungen: Gefördert durch das sogenannte „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“-Programm,

kurz NaMKü-Programm der Bundesregierung werden die Fähren „Deutschland“ und „Schleswig-Holstein“ bereits 2025 mit der notwendigen Batteriekapazität sowie Anschlüssen und Systemen ausgerüstet, die einen 80-prozentigen elektrischen Fährbetrieb ermöglichen. Anschließend sollen sukzessive auch die verbleibenden Fähren der Vogelfluglinie umgerüstet und die restlichen 20 Prozent für einen rein batterieelektrischen Betrieb in Angriff genommen werden.

Bei einer Ladezeit von lediglich zwölf Minuten in beiden Häfen und einer Überfahrt von 18,5 Kilometern ist klar, dass der Energiebedarf gewaltig ist. Auf bis zu 57 GWh taxieren wir den jährlichen Strombedarf für das vollständige Projekt Zero Direct Emissions zwischen Puttgarden und Rødby. Die technischen Herausforderungen sind aber lösbar.

Ein anderes Bild zeigt sich bei der Wirtschaftlichkeit: Die Stromkosten sind derzeit aufgrund schwankender Strompreise und erheblicher zusätzlicher Abgaben wie beispielsweise der Netzentgelte schwer kalkulierbar. So betragen derzeit die zusätzlichen Nebenkosten - je nach Nutzungsszenario - zwischen 37 und 58 Prozent der Gesamtstromkosten. Dies treibt die Stromkosten im Vergleich zu Dänemark erheblich nach oben.

Vor diesem Hintergrund ist eine vollständige Umsetzung der Green Agenda trotz aller privaten Investitionen derzeit wirtschaftlich nur schwer denkbar. Sei es durch einen Preisdeckel für die Netzentgelte, Vergünstigungen für

„Andockstation“: Für die neue Fähre „Futura“ muss auch die Anlegerinfrastruktur in den Häfen angepasst werden - hier der Blick auf Rødby

den Landstrombezug in Puttgarden oder eine allgemeine Senkung der Netzentgelte und Abgaben - eine kluge Steuerpolitik ist notwendig, damit die grüne Wende in der Schifffahrt realisierbar und finanzierbar bleibt.“ ■ EHA

ANZEIGE



Mehr Info: lhg.com

▶ YOUR TRANSPORT.

Auf uns ist Verlass. In Sachen Pünktlichkeit, Sorgfalt, Sicherheit. Für Sie finden wir Wege, die perfekte Anbindung und passgenaue Lager- und Transport-Lösungen für Ihre Projekte.

Ihr größter deutscher RoRo-Hub an der Ostsee:

- ▶ Hochfrequente Seeverbindungen in den Norden – Ihr Tor nach Skandinavien und ins Baltikum
- ▶ Auf Schiene oder Straße – Ihre multimodale Anbindung nach Mittel- und Südwesteuropa
- ▶ Alles aus einer Hand – Ihr Logistik-Partner auf ganzer Strecke



Es tut sich in den kommenden Jahren einiges an der schleswig-holsteinischen Westküste. Ein wichtiger Impulsgeber für diese jetzt schon absehbare Entwicklung ist dabei die maritime Energiewende. Denn das „neue Gold“ der ansonsten eher strukturschwächeren Westküsten-Region sind die erneuerbaren Energien. Die jetzt bereits gebauten und bis - mindestens - 2045 noch entstehenden weiteren Offshore-Windparks an der Nordseeküste werden große und am Ende auch günstige Mengen „grünen Stroms“ zur Verfügung stellen. Der schwedische Industriekonzern Northvolt nutzt genau dieses Energiepotenzial - und weitere Standortvorteile - und wird in der Gemeinde Norderwöhrden (bei Heide) eine Milliardeninvestition

verwirklichen, nämlich den Bau einer gewaltigen Fabrik für die Herstellung von Autobatterien, die in den Fahrzeugen von morgen verbaut werden. 3000 neue Jobs sollen entstehen. Die Kieler Landesregierung spricht von einer „Ankerinvestition“, die zugleich eine der bedeutendsten Industrieinvestitionen in Schleswig-Holstein seit Jahrzehnten ist. Die absehbar große Nachfrage nach Arbeitskräften nur durch Northvolt wird damit den „Druck“ auf den Arbeitsmarkt erhöhen. Die Unternehmen im direkten Einzugsbereich der künftigen Batteriefabrik werden das zu spüren bekommen und müssen sich schon jetzt sehr gut überlegen, wie sie gut ausgebildetes Fachpersonal an sich binden und wie sie Nachwuchspersonal gewinnen können. ■ EHA

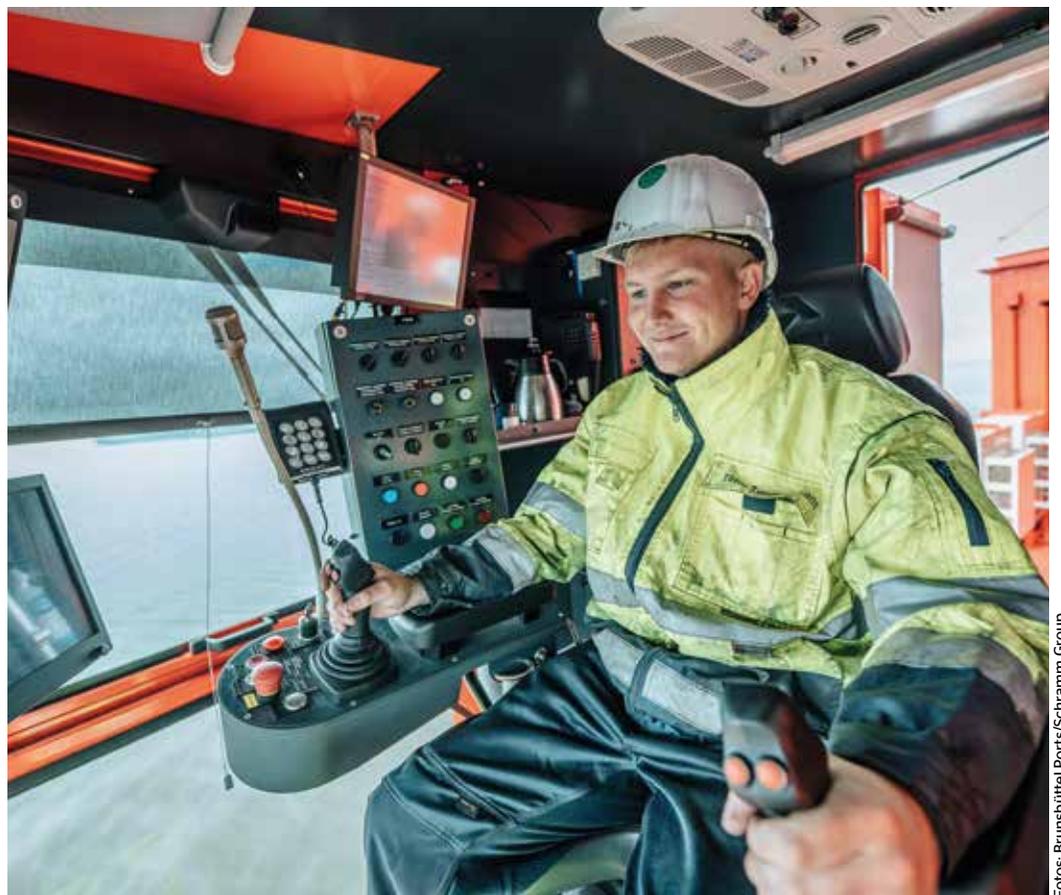
Gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter als Garant für den dauerhaften Erfolg

Die Brunsbütteler Schramm Group räumt der Personalentwicklung höchste Priorität ein - Neues Azubi-Wohnheim erleichtert jungen Menschen den Wohnortwechsel - Breit angelegte Mobilitätsförderung

Bei der mittelständischen Hafen-, Logistik- und Schiffahrts-Gruppe Schramm Group in Brunsbüttel nimmt das Thema Arbeitskräftegewinnung - vom Azubi bis hin zur spezialisierten Fachkraft -, aber auch die langfristige Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen seit Jahr und Tag einen sehr hohen Stellenwert ein. Eine eigene, über die Jahre hinweg kontinuierlich erarbeitete und weiter verfeinerte Recruiting-Strategie wird mit Erfolg angewandt. Es geht zum einen darum, junge Menschen gezielt und überzeugend anzusprechen, zum anderen aber jene Beschäftigte für das Unternehmen zu interessieren, die für sich nach neuen Berufsperspektiven Ausschau halten.

Den Anfang macht ein benutzerfreundlicher, transparenter und schneller Bewerbungsprozess. „Wir haben viel Energie in die Gestaltung unserer neuen Karriereseite mit integriertem Schnellbewerbungsformular gesteckt. Denn ein professionelles Bewerbungsverfahren hat direkten Einfluss darauf, wie Kandidaten uns wahrnehmen. Und da wollen wir von Anfang an punkten“, erläutert Personalleiter Jan Lutz.

Für die Veröffentlichung von Jobangeboten setzt das Unternehmen fast ausschließlich auf die Social-Media-Kanäle. „Wir gehen hier mit dem Trend und wollen die Menschen dort abholen, wo sie sich aufhalten“, ergänzt Nele



Alles fest im Griff und im Blick: Junge Menschen, die bei der Schramm Group ihre Ausbildung absolvieren, werden gefordert und auch gefördert

Maaß, Teamleiterin Recruiting. Dabei werden auch Azubis durch beispielsweise die Gestaltung von Tiktok-Videos aktiv in den Gesamtprozess eingebunden. Durch das Programm „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ hilft außerdem die Belegschaft bei der Suche nach bereits ausgebildeten Fachleuten. Immerhin: Der

wache Blick in den Markt wird im Erfolgsfall mit klingender Münze honoriert. Für eine erfolgreiche Vermittlung zahlt das Unternehmen bis zu 1000 Euro. Unter dem Leitbild „Bock auf Hafen“ will man Menschen für eine Tätigkeit in der maritim geprägten Arbeitswelt gewinnen. „Bei uns wird Hands-on, mit flachen

Hierarchien und schnellen Entscheidungen gearbeitet. Wir haben ein sehr familiäres Betriebsklima und arbeiten dort, wo andere Urlaub machen - am Wasser“, hebt Lutz das besondere „Wir“-Gefühl in dem inhabergeführten Unternehmen hervor.

Innerhalb des Unternehmens werden den Mitarbei-



tern zahlreiche Vorteile geboten, die ihrerseits eine positive und familiäre Kultur fördern. Dazu gehören beispielsweise flexible Arbeitszeiten und auch mobiles Arbeiten, durch die Firma bezuschusstes Bike-Leasing, frisches Obst und freie Getränke, ein jährliches Mitarbeiter-Sommerfest und ein stimmungsvoller Adventsmarkt. Das alles, so die Überzeugung, trägt mit dazu bei, das Zusammengehörigkeitsgefühl in der Belegschaft weiter zu fördern und damit auch die emotionale Bindung an das Unternehmen zu stärken.

Im Rahmen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements wurden inzwischen zudem sogenannte „aktive Pausen“ für gemeinsame Fitnessseinheiten und auch Nordic Walking eingeführt. Wer zum Feierabend noch aktiv werden möchte, der kann sich nochmals im betriebseigenen Fitnessraum nach Lust und Laune entfalten.

Eine besondere Herausforderung für ein Unternehmen wie die Schramm Group am Standort Brunsbüttel stellt

die Erreichbarkeit der Betriebsstätte dar. Mit dieser Herausforderung steht das Unternehmen nicht allein dar, sondern teilt es zum Beispiel auch mit den Firmen, die Teil des großen Industriegebietes „Chemcoast Park Brunsbüttel“ sind. Weil das ÖPNV-Angebot in der ländlich geprägten Unterelbe-Region weiterhin eher dünn ist, sind die meisten Arbeitnehmer darauf angewiesen, ihren Arbeitsplatz mit dem eigenen Fahrzeug zu erreichen.

Brunsbüttel Ports unterstützt die jungen Auszubildenden mit einem sehenswerten finanziellen Zuschuss dabei, den inzwischen durchaus kostspieligen Führerschein zu meistern. Für all jene jungen Menschen, die nicht direkt aus der Region stammen und sich für einen Job bei Brunsbüttel Ports entschieden haben, schafft die Firmengruppe ein eigenes Wohnheim. Geplant ist, dass die ersten Azubis noch im Laufe dieses Jahres einziehen können. Und auch das sei erwähnt: Der engagierte Einsatz des Famili-

Die maritime Wirtschaft erlebbar machen: Die Schramm Group tut sehr viel, um junge Menschen, die vor der Berufswahl stehen, für eine Tätigkeit in der Seehafenverkehrswirtschaft zu interessieren und zu begeistern

enunternehmens auf dem Gebiet der Ausbildung ist auch anderenorts aufgefallen. Für sein besonderes Engagement wird das Unternehmen als Top-Ausbildungsbetrieb 2024 durch die Agentur für Arbeit ausgezeichnet.

Für Frank Schnabel, vielseitig engagierter Geschäftsführer in der Schramm Group, ist der Themenkomplex Ausbildung, Personalentwicklung und die Förderung von besonders begabten Nachwuchskräften eine Herzensangelegenheit. Es geht ihm darum, „dass wir unsere eigenen Talente ausbilden“. Um etwa Nachwuchskräfte frühzeitig für Hafen- und Logistikthemen zu begeistern, kooperiert das Unternehmen mit Schulen und Kindergärten und ist auf verschiedenen Veranstaltungen und Messen vertreten.

Ein Highlight ist die haus-eigene, von den eigenen Auszubildenden organisierte, Berufsorientierungsmesse „Azubi Ahoi“, die bereits seit mehreren Jahren erfolgreich ausgerichtet wird. Auch 2024 ist sie wieder geplant, dann immerhin zum 11. Mal. Die Firmen-Gruppe hat dabei viel zu bieten: Bis jetzt bietet das Unternehmen Ausbildungsmöglichkeiten in 13 unterschiedliche Berufsbildern und auch Studiengängen an.

Gute Erfahrungen hat die Firmengruppe zudem mit Quereinsteigern gemacht. Wer fachlich nicht zu 100 Prozent auf die Stelle passt, bekommt sehr wohl eine Chance zum Durchstarten, wenn denn Motivation und auch die Persönlichkeit zum Unternehmen passen. „Die Kandidaten müssen vor allem ‚Bock auf Hafen‘ haben und ins Team passen. Fehlende fachliche Qualifikationen gleichen wir durch eine entsprechende Einarbeitung und Weiterbildungsmaßnahmen aus“, erläutert Schnabel. ■ mg/EHA

SCHRAMM GROUP

Mitarbeiter: 450
 Neueinstellungen 2023: 50
 Altersdurchschnitt der Mitarbeiter:
 ■ männlich 44 Jahre
 ■ weiblich 35 Jahre
 Stammsitz: Brunsbüttel

ANZEIGE



AHLMANN ZERSSEN

Schifffahrt und Logistik von A - Z



Befrachtung • Reederei • Klarierung (europaweites Netzwerk) • Zolldienstleistungen • Umschlag • Lager

Bremen • Hamburg • Brunsbüttel • Rendsburg • Kiel • Wismar • Rostock • Stralsund • Wolgast • Mukran • Riga • Liepaja • Ventpils
 AHLMANN-ZERSSEN GMBH • Am Kreishafen 14 • 24768 Rendsburg • Germany • 04331 137777 • info@ahlmann-zerssen.de • www.ahlmann-zerssen.com

E-Highway bietet viel CO₂-Einsparpotenzial

Der Feldversuch für Lastwagen mit Stromabnehmer und Oberleitung auf der A 1 läuft noch bis Ende des Jahres

Der fünf Kilometer lange E-Highway Schleswig-Holstein entlang der A 1 zwischen Reinfeld und Lübeck hilft, den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid zu verringern. Das zeigt eine erste Bilanz des Pilotversuches auf der Strecke. Bei elektrischer Fahrt könne mit dem heutigen Strommix der CO₂-Ausstoß um die Hälfte gesenkt werden, so Falk Richter von der Technischen Universität Dresden. Er hat die Situation mit Kollegen ausgewertet. Mit einem zunehmenden Anteil an grünem Strom im Energiemix könnten die Emissionen weiter sinken.

Die A1 gilt als Straßenverbindung zwischen den Häfen von Hamburg und Lübeck und fungiert damit über 70 Kilometer als wichtige Transitstrecke für den Lkw-Verkehr, die Warentransporte nach Skandinavien und das Baltikum abdecken.

Der für den Feldversuch ausgesuchte Streckenabschnitt



Foto: eHighwaySH

Auch Kolonnenfahrten sind auf dem E-Highway bei Lübeck problemlos möglich, die Laster haben Stromabnehmer

wird täglich von 8000 Lkw genutzt. Auch die Spedition Bode fährt hier im kombinierten Gütershuttleverkehr zwischen dem Lager in Reinfeld und den Lübecker Häfen. Dort werden die Güter auf die Schiene oder Schiffe umgeladen.

Das Potenzial der CO₂-Reduzierung ließe sich durch Optimierungen an den Fahrzeugen laut der Fachhochschule Kiel noch steigern, wenn diese effizienter Energie aus den Oberleitungen beziehen. „Wir stellen fest, dass die Fahrzeu-

ge nun insgesamt zuverlässig fahren und mit den gestiegenen Energiebezügen aus der Oberleitung auch größere Oberleitungslücken überbrücken könnten“, erklärt Klaus Lebert von der Fachhochschule Kiel.

■ tja/dpa

ANZEIGE

STARKER HALT IM NORDEN

Wir versorgen die Region





Rendsburg Port Authority

www.rendsborg-port-authority.de



Kreishafen Rendsburg

www.kreishafen-rd.de