

**SONDERBEILAGE**

**Baltic Sea /  
 Deutsche Ostseehäfen**

**DIGITALTECHNIK** Hafen Wismar nutzt eigenes 5G-Campus-Netz zur Automatisierung von Betriebsprozessen ■ **SEITE 2**

**EISENBAHNFÄHREN** Stena Line strebt Ausbau der alternativen Waggon-Traktion per Schiff über die Ostsee an ■ **SEITE 4**

ANZEIGE



Foto: Unternehmensgruppe Lehmann

Lehmannkai 2: Lübecks größter privater Hafenebetreiber, die Lehmann Group, ist an der Trave breit aufgestellt



**AQUAMETRO**

**Shaft power measurement & shaft power limitation (SHaPoLi)...**

**... an easy and cost-effective solution to meet the EEXI requirements**

From January 2023, the EEXI must be calculated for all ships over 400 GT built before 2013. If ships are above the specified EEXI for the corresponding ship type, measures must be taken to achieve the required EEXI.

The Aquametro SPM - Shaft Power Meter with DNV-approved SHaPoLi-related features acc. MEPC 335 (76) & IACS 172 supports you to meet EEXI & CII requirements.

[www.aquametro-oil-marine.com](http://www.aquametro-oil-marine.com)

# Umweltschutz als Daueraufgabe

Ostseehäfen investieren in Landstrom, Photovoltaik und Alternativtreibstoffe

Die im Weltvergleich eher „kleine“ Ostsee ist am Ende dann doch wieder „groß“: Nämlich immer dann, wenn es darum geht, Neues auszuprobieren oder eindeutige Fakten zu schaffen.

So war es die Ostseeregion, die mit der Einrichtung eines Schwefelemissions-Überwachungsgebiets zum 1. Januar 2015 so etwas wie eine Vorbildfunktion auf andere Seegebiete ausübte und diese Rolle auch weiterhin wahrnimmt.

Auch in den deutschen Ostseehäfen rangiert der ma-

ritime Umweltschutz ganz oben auf der Aufgabenliste. Beispiel: die Bereitstellung von Landstrom für die Schifffahrt. Kiel, Rostock und auch Lübeck haben in den zurückliegenden Jahren umfangreiche Investitionen in entsprechende Versorgungseinrichtungen umgesetzt und planen weitere Ausgaben.

Ein anderes bedeutendes Thema stellt die Nutzung der Dachflächen von Logistikkomplexen für den Einbau von Photovoltaikanlagen zur Energieerzeugung dar.

Auch bei den sauberen Treibstoffen der Zukunft schauen die Ostseehäfen derzeit genau hin, was ihre Kunden, die Reeder, machen wollen. Derzeit läuft das große Ausprobieren, doch wenn sich ein favorisierter Alternativtreibstoff durchsetzt, dann müssen die Häfen schnell handeln. Es geht um die Schaffung entsprechender Infra- und Suprastruktur für Alternativkraftstoffe und es geht um ein entsprechendes Regelwerk für die neuen Brennstoffe. ■ **EHA**

# Eigene Funkfrequenz und Stromerzeugung

Seehafen Wismar treibt mit Aufbau eines autarken 5G-Netzwerkes die Digitalisierung der Betriebsprozesse voran



Foto: Seehafen Wismar

Bereits seit einigen Jahren ist das Management des Seehafens Wismar auf dem Weg zu neuen digitalen Ufern - mit dem erklärten Ziel, die innerbetrieblichen Prozesse effizienter zu gestalten und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des zweitgrößten Seeumschlagplatzes in Mecklenburg-Vorpommern zu erhöhen. So werden seit 2017 die Betriebsabläufe über das computergestützte INPLAN Terminal Operations System (ITOS) einheitlich abgebildet und verknüpft: von der Auftragskalkulation und -erfassung über die Ressourcen- und Arbeitsplanung bis zur Lagerbestandsführung. Kunden können sich seither zudem über eine spezielle Smartphone-App jederzeit über ihre Lagerbestände im Seehafen informieren.

Jetzt ist das Unternehmen dabei, einen weiteren Meilenstein in der Digitalisierungsstrategie zu setzen, wie es Michael Kremp, Geschäftsführer der Seehafen Wismar GmbH, nennt. Federführend und in Kooperation mit dem oberrheinischen Binnenhafen Karlsruhe (Baden-Württemberg) hat der Ostseehafen zu Anfang 2022 das Gemeinschaftsprojekt

Auf einer im Seehafen Wismar bisher brachliegenden Fläche von 1,5 Hektar entsteht eine Photovoltaik-Anlage. Die installierte Leistung der insgesamt 2.500 PV-Module wird mit 1,05 Megawatt angegeben. Voraussichtlich 65 bis 70 Prozent des gewonnenen grünen Stroms sollen vom Seehafen selbst genutzt werden

Durch den Ausbau von erneuerbaren Energien wird der Seehafen Wismar perspektivisch in der Lage sein, sich zu 80 bis 85 Prozent selbst mit Energie zu versorgen.

„Portable 5.0“ gestartet. Das vom Bundesverkehrsministerium mit 4,1 Millionen Euro geförderte Vorhaben zielt darauf ab, Anwendungsfelder der hochleistungsfähigen 5G-Netzwerktechnologie in Häfen und Logistik zu eruieren und zu testen. „Die moderne Datenübertragungstechnik eröffnet dem Hafen völlig neue Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung“, sagt Kremp. Beispielsweise können künftig umfassend Daten und Informationen in „absoluter Echtzeit“ aus digitalen Endgeräten generiert und transferiert werden.

Zu den binnen zwei Jahren zu etablierenden Einsatzfällen im Seehafen Wismar gehören unter anderem das automatisierte Beladen von Massengutschiffen, der autonome Betrieb von Fahrzeugen auf dem Hafengelände und in Hallen sowie die Nutzung von Drohnen zur Brandfrüherkennung. Letztere sollen laut Kremp ab dem ersten Quartal 2024 auf Erkundungsflüge gehen und mit Wärmebildkameras etwaige Brandherde erkennen.

Außerdem ist avisiert, ab Mitte nächsten Jahres damit zu beginnen, Bulker komplett automatisiert zu beladen. In Wismar werden hauptsäch-

lich Düngemittel und Auftausalze umgeschlagen. „Der Beladungsprozess lässt sich nur mit 5G-Technik digital steuern“, erklärt der Hafenchef, „da ohne Echtzeitdaten die Betriebssicherheit nicht gegeben wäre.“ Für das autonome Fahren werden neben der Netzinfrastruktur auch dafür taugliche Fahrzeuge benötigt. Deren Anschaffung erweist sich auf dem Markt gegenwärtig als schwierig, auch aufgrund längerer Lieferzeiten.

Die fixierten 5G-Testfelder sind ein erstes Ausloten, weitere Anwendungen sind durchaus realistisch. „Für den Hafenbetrieb gibt es auf diesem Gebiet noch keine praktikablen Muster, zumal der Digitalisierungsgrad in der Branche sich sehr unterschiedlich zeigt“, resümiert der Geschäftsführer. Er verweist auf ein besonderes Alleinstellungsmerkmal innerhalb des Projektes „Portable 5.0“: Zur Nutzung der 5G-Technologie hat der Seehafen ein eigenes, autark betriebenes Funknetz erhalten. Das 5G-Campus-Netz wurde von der in Düsseldorf ansässigen Cocus AG, einem Service & Solution Provider, auf die Bedingungen in Wismar zugeschnitten und installiert.



Foto: Seehafen Wismar

Neueinstieg des Seehafens in die Pkw-Logistik: Ein ConRo-Carrier der Reederei KESS steuert Wismar an

Nach vorausgegangener Funknetzplanung wurden auf Hallen und Gebäuden die notwendigen Antennen so verteilt, dass die rund 60 Hektar Hafensreal funktechnisch „ausgeleuchtet“ sind. Masten müssen nicht extra gesetzt werden. Eine eigene Funkfrequenz wurde nach Auskunft von Kremp bereits zugewiesen. „Das Campus-Netz besitzt den Vorteil, unabhängig von öffentlichen Netzen zu sein und dadurch einen abgeschirmten und gesicherten Datenfluss gewährleisten zu können.“ Dieser wird über eine Leitstelle im neuen Verwaltungsgebäude gesteuert und überwacht. „Wenn dort alle Kontrolllichter grün blinken, läuft der Hafenbetrieb störungsfrei.“

Die Digitalisierung geht mit steigendem Energiebedarf einher. Um die Kosten nicht ausufern zu lassen, arbeitet der Seehafen daran, eine Eigenversorgung mit erneuerbaren Energien zu implementieren. Zum Beispiel steht die Inbetriebnahme einer Photovoltaik-Anlage auf einer 1,5 Hektar großen Hafensfläche kurz bevor. 2.500 PV-Module wurden auf dem brachen Areal aufgestellt. Die installierte Leistung beträgt 1,05 Megawatt (MW). Aller Voraussicht nach wird der Seehafen rund 65 bis 70 Prozent des gewonnenen grünen Stroms selbst nutzen. Darüber hinaus gehende Energiemengen können ins öffentliche Netz eingespeist werden. Das Vorhaben gilt als erster bedeutender Schritt auf dem Weg zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen Hafenbetrieb.

Zusätzlich ist geplant, landseitig im Hafen ein 100 Me-

ter hohes Windrad mit einer Leistung von 1,5 bis 1,8 MW zu errichten. Der Antrag hierfür soll noch in diesem Jahr gestellt werden. Kremp rechnet damit, ab Mitte des Jahres 2025 mit der Windkraft die Energiebilanz des Unternehmens ökonomisch und öko-

logisch weiter verbessern zu können. Perspektivisch sieht er den Seehafen Wismar in der Lage, sich zu 80 bis 85 Prozent selbst mit Energie zu versorgen.

Neben den Investitionen in die Hafen- und Kommunikationsinfrastruktur erschließt

sich Wismar neue Geschäftsfelder im operativen Bereich. Vor einem Jahr wurde ein neuer transatlantischer Liniendienst in die USA eröffnet, über den Schnittholz für den amerikanischen Markt verschifft wird. Das Geschäft war in Kooperation mit der Linienagentur D. Oltmann Logistik GmbH aus Bremen und der Reederei Ultrabulk aus Dänemark entwickelt worden. Erst kürzlich wurde die Wismarer Bucht von einem ersten ConRo-Carrier der Reederei KESS angesteuert. Diese hat den Hafen jüngst in ihr Liniennetz integriert. Wismar verfügt in der Pkw-Logistik über Erfahrungen. In der Vergangenheit wurden zwei Terminals zur Zwischenlagerung von Autos genutzt. Dort können bis zu 3.500 Pkw geparkt werden, die anschließend per Lkw über die hafennahen Autobahnverbindungen zur A14 und A20 zu den Kunden gelangen. ■ *schw*

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

# Schwimmende Eisenbahnbrücke

Stena Line forciert Fährtransport von Güterwaggons über die Ostsee zwischen Rostock und Trelleborg



Zuletzt gab es in Rostock starken Zuwachs in der Eisenbahn-Traktion

Foto: Stena Line

Der Überseehafen Rostock ist Deutschlands größter Universalhafen an der Ostseeküste und obendrein der einzige, über den schienengebunden

Güterwaggons von und nach Schweden verkehren. Diese besondere Transportvariante ermöglicht die „schwimmende Eisenbahnbrücke“ auf der

Route zwischen Rostock und dem südschwedischen Trelleborg. Betrieben wird sie von der schwedischen Fährreederei Stena Line mit den beiden weltgrößten Eisenbahnfähren „Mecklenburg-Vorpommern“ und „Skane“. Die Schiffe verfügen auf ihren Frachtdecks jeweils über 1000 Meter Normalspur-Gleise. Nachdem im ersten Halbjahr 2023 insgesamt 13.570 Waggons via Rostock traktiert wurden, rechnet Katrin Verner, Frachtmanagerin bei Stena Line, „bis zum Ende dieses Jahres mit einem Aufkommen von 26.000 Waggons“.

Damit setzt sich der jüngste Aufwärtstrend fort. 2022 waren über 20.000 Waggons auf die speziellen Schweden-Fähren gerollt. Auch wenn derzeit eine hohe Inflation und geringere Konsumnachfrage den Frachtmarkt belasten, so sieht Katrin Verner Potenzial, den Eisenbahntransport über

die Ostsee künftig auszuweiten. „Rein theoretisch könnten wir die doppelte Menge bewältigen.“

In den letzten Monaten hat Stena Line laut der Frachtmanagerin den Vertrieb intensiviert und den „Markt offensiv bearbeitet“. Vor allem kooperiert man enger mit Eisenbahnverkehrsunternehmen wie DB Cargo und Rangierdienstleistern wie HSL Logistik. Darüber hinaus werden potenziellen Frachtkunden, beispielsweise Stahlproduzenten, individuelle Lösungen im Eisenbahntransport angeboten. Stahl gehört zu den hauptsächlich südgehenden Gütern in der Einzelwagen-Traktion. Auch Projektladung nimmt den Weg mit der Fähre über die Ostsee. Entscheidend für eine stärkere Akzeptanz der Schiene seien mehr Abfahrten und Flexibilität, sagt Katrin Verner. Zum Beispiel konnten für DB-Cargo-Züge

ANZEIGE



Mehr Info:  
[lhg.com](https://www.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

**LHG**  
LÖBECKER  
HAFEN-GESELLSCHAFT

A MEMBER OF  
**PORT OF LÜBECK**



Foto: Stena Line

Alternative zum Landweg: Waggons gelangen per Fähre nach Schweden

die wöchentlichen Abfahrten inzwischen von elf auf 21 erhöht und die Laufzeiten der Einzelwagen verkürzt werden.

Um einen möglichst störungsfreien Ab- und Zulauf der Züge zu den Häfen in Rostock und Trelleborg zu gewährleisten, bedarf es einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur. „Schienentransporte sind nur so effizient wie die Schienenwege, die sie nutzen“, wendet Katrin Verner ein. Dazu gehörten funktionierende Weichen, große Achslasten, moderne Stellwerke und ausreichende Rangiermöglichkeiten. In Rostock dürften sich die Bedingungen für den Waggontransport per Fährschiff in den kommenden Jahren verbessern. Die Deutsche Bahn wird den Rangierbahnhof im Vorfeld des Überseehafens bis 2029 in drei Baustufen umfangreich modernisieren. Die Spurplanung soll optimiert und elektronische Stellwerkstechnik installiert werden.

Neben dem umweltschonenden Verkehrsträger Schiene kann Stena Line bei den Kunden unter anderem mit einem festen Fahrplan und einem stringenten Zeitfenster von 90 Minuten für das Be- und Entladen der Fähren punkten. „In der Pünktlichkeit haben wir eine Quote von 95 bis 98 Prozent“, betont Katrin Verner nicht ohne Stolz. Im Kontext der europäischen Eisenbahnverkehre nach Skandinavien, die zumeist über die festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund erfolgen, kommt der „schwimmenden Eisenbahnbrücke“ eine nicht unerhebliche Bypass-Funktion zu. Sie kann die nicht selten überlas-

teten und auch störanfälligen landseitigen Strecken über Dänemark entlasten und im individuellen Fall auch aus logistischen Gründen eine Alternative bieten.

Spätestens seit Russlands Krieg in der Ukraine und den resultierenden neuen sicherheitspolitischen Anforderungen auf dem Kontinent hat die Eisenbahnfährlinie über die Ostsee zusätzlich an Gewicht gewonnen. Die aktuelle Zunahme der traktierten Waggons im Hafen ist denn auch für Gernot Tesch, Geschäftsführer der Rostock Port GmbH, „ein deutlicher Fingerzeig für die enorme Bedeutung von Transportalternativen und Zwei-Wege-Strategien im Schienengüterverkehr zwischen Schweden und Zentraleuropa“. Diese werden vor allem im nordischen Nachbarland aus strategischen Erwägungen neu bewertet und entsprechend ins Kalkül gezogen. Nach Aussage von Mikko Juulich, Trade Director und Geschäftsführer Stena Line Deutschland, untersucht die schwedische Verkehrsbehörde „derzeit Möglichkeiten zur Unterstützung des Eisenbahnfährbetriebs“. Ein ähnliches Engagement wäre auch auf deutscher Seite wünschenswert, so Juulich, denn Eisenbahntransporte per Schiff erzeugen erhebliche Mehrkosten.

Verner arbeitet indes mit ihrem Vertriebsteam an



Foto: Stena Line

„Rein theoretisch könnten wir die doppelte Menge an Waggons bewältigen.“

**Katrin Verner**  
Frachtmanagerin Stena Line

neuen Ideen, wie die Gleisometer auf den Fährschiffen „Mecklenburg-Vorpommern“ und „Skane“ noch besser ausgelastet werden können. Pro Überfahrt wird in der Regel ein Zug von 850 Meter Länge an Bord genommen. „Eine Fragestellung dreht sich darum, wie die vorhandenen Bahn-Kapazitäten im Überseehafen optimaler genutzt werden können.“ Die Überlegungen gehen unter anderem dahin, stärker den Kombinierten Verkehr (KV) in das Eisenbahnfährkonzept zu integrieren und diesen in Spitzenzeiten vor Ort zu entlasten. Denkbar wäre, KV-Waggons samt Trailer und mit gleichem Fahrtziel auf den Gleisen des Rangierbahnhofs zu Ganzzügen zusammenzustellen. Diese würden dann ohne das übliche Umladen im Hafen auf die Fähren verfrachtet werden und in Trelleborg unmittelbar die Fahrt bis zum Zielort fortsetzen.

Derzeit ist wegen der allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Verunsicherung kein Wachstum im Eisenbahnfährverkehr vorhanden. Bei Stena Line stehen die beiden zwischen Rostock und Trelleborg verkehrenden Fähren indes nicht zur Disposition. Die Schiffe sind in einem guten Zustand, werden regelmäßig gewartet und auch in den nächsten Jahren auf der Route eingesetzt. ■ *schw*

1000

Meter Normalspur-Gleise befinden sich jeweils auf den Fähren-Frachtdecks

**IMPRESSUM**

**Sonderbeilage № 14**  
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
№ 220 vom 15. November 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:** Thomas Schwandt (schw);  
Thorsten Breuer (bre)

**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

ANZEIGE

- Dredging Support
- Offshore Support
- Anchor Handling
- Diving Support
- Supply Service
- Buoy Handling
- ROV Support
- Sea Towing



Dredging Support



Buoy Handling



Sea Towing



...praktischer Umweltschutz

Bitunamel Feldmann GmbH - Zur Teerhofsinsel 2  
23554 Lübeck - Tel: +49/451/289950 - Fax: +49/451/283721

www.bitunamel.de – info@bitunamel.de

Wöchentlich verlässt ein Containerschiff der Reederei MSC die Kaianlagen der Lübecker Unternehmensgruppe Lehmann und nimmt Kurs auf Antwerpen. Die an der Trave vor allem mit Zellulose und Papier beladenen Boxen werden dann vom belgischen Hub-Hafen aus in alle Welt verschickt. Im September des vergangenen Jahres war der Liniendienst gestartet worden und hat sich seither als eine feste Größe im Portfolio des privaten Lübecker Hafenbetreibers etabliert. „Infolge des russischen Angriffskrieges in der Ukraine ist 2022 unser Russland-Geschäft komplett weggebrochen. Kein Schnittholz mehr aus Sibirien und auch keine Container“, blickt Sven Lohse, Geschäftsführer der Unternehmensgruppe Lehmann, zurück. „Mit dem Antwerpen-Umlauf konnten wir den Ausfall zum Teil kompensieren.“ Auch eine neue Importroute für Zellulose aus Estland trug dazu bei, dass das familiengeführte Unternehmen das jährliche Umschlagvolumen von 2,4 Millionen Tonnen konstant halten konnte.

Auch wenn sich die Krisenlast im politischen und wirtschaftlichen Marktumfeld bis dato kaum vermindert hat, so geht Lohse im zu Ende gehenden Jahr von einem ähnlich hohem Umschlagniveau wie in den Vorjahren aus. Gewichtiger Grund dafür ist, dass die vor gut 100 Jahren in der Hansestadt an der Trave gegründete Unternehmensgruppe heute breit aufgestellt ist. Im Hafenerbetrieb verfügt sie über vier Terminals mit einer ge-



Leistungsstarke Umschlagtechnik prägt das Bild an den Lehmannkais

samten Kailänge von mehr als 2500 Metern. Eine Flotte von acht eigenen und zwei gecharterten Mini-Bulkern mit Ladekapazitäten von jeweils 4000 bis 6000 Tonnen ist vorrangig im Ostseeraum unterwegs. Der nahe dem Herrentunnel gelegene Containerterminal (CTL) ist an das internationale Gleisnetz angebunden.

Mehrmals pro Woche verlassen Züge mit Containern und Trailern im Kombiverkehr (KV) den Terminal in Richtung Schweden sowie mit dem Ziel Megahub Lehrte und weiterführend Italien.

Zum Gutarten-Mix im Hafen zählen neben rollender Ladung vor allem Papier, Kartonage und Zellulose, des Wei-

teren Schüttgüter wie Mineralien und Düngemittel sowie Holzhackschnitzel und Holz. Um für die Kunden die Güterverkehre effektiv gestalten zu können, offeriert die Unternehmensgruppe Lehmann komplette Logistikpakete. Eigens dafür wurde 2019 die Tochterfirma OnePlus Logistics gegründet. „Wir bieten mit OnePlus diverse Transportlösungen im Vor- und Nachlauf zum und aus dem Hafen bis zum Zielpunkt aus einer Hand an“, umreißt Lohse das Aufgabenfeld.

Für den Einsatz moderner Umschlagstechnik und digitalisierter Prozessabläufe sind gut ausgebildete Fachkräfte vonnöten. Die Unternehmensgruppe Lehmann setzt daher seit Jahren auf die kontinuierliche Ausbildung des beruflichen Nachwuchses. Aktuell sind neun Auszubildende unter Vertrag. Sie erlernen Berufe im gewerblichen Bereich wie Fachlagerist, Fachkraft für Lagerlogistik sowie Land- und Baumaschinenmechatiker und im kaufmännischen Bereich wie Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen sowie Schifffahrtskaufmann. Hinzu kommen derzeit zwei junge Mitarbeiter, die ein duales BWL-Studium mit dem Schwerpunkt Logistikmanagement absolvieren.

In Zeiten eines verschärften Fachkräftemangels intensiviert der Hafenerbetreiber seine Aktivitäten, um junge Menschen für das maritime Gewerbe zu begeistern. „Auf unserer Homepage informieren wir über die Ausbildungsberufe und interessierte Jugendliche können sich direkt

Foto: Unternehmensgruppe Lehmann

ANZEIGE



Supplier and service partner for shipping and shipyards, on-/offshore, industry, handicraft and construction industry

## Everything a ship needs!



Technical Ship Supply | Provisions Supply | Catering | Spare Parts & Repair Service  
 On-/Offshore | New Build Supply | Mooring Ropes & Special Wire Ropes | Maritime  
 Environment Protection Systems | Manufacturing of Nets | Airfreight & Logistics

und unkompliziert bewerben“, so Lohse. Auch arbeitet das Unternehmen eng mit den Schulen in der Region und mit der Industrie- und Handelskammer zusammen. Jährlich werden fünfzehn bis 20 Schülerpraktika angeboten. „Wenn die Schüler dann ein oder zwei Wochen bei uns waren, führen wir individuelle Abschlussgespräche und lassen uns zudem von den Praktikanten als Unternehmen bewerten.“

Das Hafengeschäft ist jedoch auch von Rahmenbedingungen wie einer gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur abhängig, die Sache des Bundes und der Länder ist. Hierzu gehört unter anderem die Elektrifizierung von Bahnstrecken bis an die Hafenterminals heran und der Ausbau der Gleisinfrastruktur im Hinterland. Nur so können den Kunden langfristig klimafreundliche und nachhaltige Logistiklösungen angeboten werden.

Auch bei der Trave sieht die Unternehmensgruppe Lehmann in den kommenden Jahren einigen Bedarf, die Verkehrsinfrastruktur an die Entwicklung in der maritimen Wirtschaft anzupassen. „Die Wassertiefe von derzeit 9,50 Meter wird künftig nicht mehr ausreichen, um tendenziell größer werdende RoRo-Schiffe und vor allem größere Bulker abfertigen zu können.“ Die Gefahr wachse, dass Verkehre



Der Containerterminal CTL ist ans internationale Gleisnetz angebunden

Foto: Unternehmensgruppe Lehmann



Container gehören zum universellen Gutarten-Portfolio von Lehmann

Foto: Thomas Schwandt

an Lübeck vorbeilaufen. Auch müsste der Elbe-Lübeck-Kanal ausgebaut werden, um modernen größeren Binnenschiffen die Passage zu ermöglichen. Vom Lehmann-Hafengelände ist der Kanal direkt zu erreichen und somit an das europäische Wasserstraßennetz angebunden. Insbesondere Schüttgüter und Projektladung ließen sich so umweltschonend verschiffen, auch in der Kombination von Binnen- und Seeschifffahrt. Wenn es möglich ist, verknüpft Lehmann bereits heute die wasserseitigen Verkehrsträger miteinander. Diverse Massengüter aus dem Hinterland werden in Lübeck gelöscht für die regionale Wirtschaft oder auf Lehmann-Frachter wiederverladen für den Weitertransport in den Ostseeraum.

Leider, sagt Lohse, würde es bei all diesen Infrastrukturprojekten derzeit wenig Fortschritte geben. Deshalb sei es entscheidend, den aktuellen Markt genau zu beobachten und eigene Investitionen darauf abzustellen. Jüngstes Vorhaben ist ein weiterer umweltschonender Schiffsneubau für die Lehmann-Flotte. Auf der niederländischen Werft Royal Bodewes entsteht 2024 MS „Marie Lehmann“, ein 107 Meter langer und 15,2 Meter breiter Mehrzweckfrachter, der 5800 Tonnen laden kann und die 1A-Eisklasse besitzt. Das Schiff soll im 4. Quartal 2024 in Fahrt gehen. ■ **schw**

ANZEIGE



ROSTOCK  
PORT

Opening new horizons

Universalhafen

54°09'N / 12°06'E



www.rostock-port.de

# Mehrspurige Meeresautobahn gen Norden

RoRo-Liniendienste verbinden Logistikhub der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit elf finnischen Seehäfen



Am neuen Anleger 5 am Skandinavienkai können RoRo-Schiffe bis zu 250 Meter Länge abgefertigt werden

Aus Sicht der exportorientierten Wirtschaft Finnlands wird der Hafen Lübeck gern als „Tor nach Europa“ bezeichnet. Mit keinem anderen Küstenstandort ist das nordeuropäische Land so eng über den Seeweg verknüpft wie mit dem Hafen an der Trave. Von hier steuern RoRo-Frachter der Reedereien Transfennica, Finnlines und Wallenius SOL wöchentlich insgesamt elf Seehäfen in Suomi an. Eine mehrspurige Meeresautobahn, die von erheblicher Bedeutung für die finnische Wirtschaft ist. Zwei entscheidende Aspekte dafür waren auf dem in der vorigen Woche in Lübeck veranstalteten 8. Deutsch-Finnischen Hafentag erneut betont worden: Deutschland ist größter Handelspartner der Finnen und die Nordeuropäer wickeln 90 Prozent ihrer Ein- und Ausfahrten über die Ostsee ab.

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) partizipiert von dieser engen Verflechtung. Auf die Finnland-Verkehre entfallen rund 35 Prozent des Jahresumschlagvolumens der LHG (2022: 22,4 Millionen Tonnen). Da sich die Güter- und Verkehrsströme im Ostseeraum in jüngerer Vergangenheit sehr

Die Hafeninfrastuktur an der Trave musste für den Anlauf neuer und deutlich größerer RoRo-Schiffe angepasst werden

volatil zeigten und außerdem von heftigen gesellschaftspolitischen, internationalen und konjunkturellen Krisen belastet werden, sind die Verbindungen gen Norden keine unantastbare Konstante.

Zum Beispiel haben die auf der Nordroute operierenden Reedereien vor geraumer Zeit umfangreich in Schiffsneubauten investiert und in den letzten zwei Jahren neue und größere RoRo-Schiffe in Fahrt gebracht. In der Absicht, die Ostsee-Passagen flexibler, effizienter und umweltfreundlicher abbilden zu können. So stellte Finnlines in kurzer Abfolge die neuen Hybrid-RoRo-Schiffe „Finneco I“, „Finneco II“ und „Finneco III“ in Dienst. Die Reederei Wallenius SOL verstärkte sich mit den neu gebauten eisgängigen ConRo-Schiffen „Botnia Enabler“ und „Baltic Enabler“.

Für die LHG hatte die Flottenmodernisierung zur Folge, dass die Hafeninfrastuktur an der Trave den Neubauten angepasst werden musste. Diese übertreffen mit Längen von 238 bzw. 242 Metern die bisher üblichen RoRo-Schiffsgrößen im Fahrtgebiet von Nord- und Ostsee deutlich. In Zusammenarbeit mit der Lübeck Port Authority (LPA) hat die LHG zunächst für eine Übergangszeit am Skandinavienkai den Anleger 4 bautechnisch aufgerüstet. Für ein weiterhin prosperierendes Finnland-Geschäft ist der Neubau des Anlegers 5 jedoch


wegweisend, der Mitte 2023 in Betrieb genommen wurde. Hier können Schiffe bis zu 250 Meter Länge abgefertigt werden.

Für die Liniendienste ist damit abgesichert, dass unter anderem die ConRo-Schiffe „Baltic Enabler“ und „Botnia Enabler“ auf ihren Rundreisen zwischen den Nordseehäfen Zeebrugge und Antwerpen, den finnischen Ports in Kokkola, Oulu und Kemi sowie Skellefteå in Schweden den Lübecker Hafen anlaufen

können. Die Finneco-Schiffe legen auf ihrem von Helsinki und Kotka ausgehenden Biskaya-Umlauf ebenfalls einen Zwischenstopp am Skandinavienkai ein. Neben rollender Ladung werden vor allem Papier und Forstprodukte angelandet. Laut LHG sind die Forst-Importe „aus strukturellen Gründen“ geschrumpft, „die Produktion wurde deutlich gedrosselt“. Das Volumen sei aber weiter „einigermaßen stabil“. Zuversichtlich stimmt das LHG-Management, dass der „langjährige Kunde Stora Enso derzeit in Oulu eine neue Fabrik baut“.

Für Finnlands Wirtschaft ist Lübeck auch wegen der Bündelungsfunktion für hochfrequente Seeverkehre attraktiv. Eng getaktete Intermodal-Systeme ermöglichen durchgehende Transporte bis nach Oberitalien. Um künftig größere Mengen im Kombiverkehr bewältigen zu können, wird derzeit der Intermodal-Terminal der Baltic Rail Gate GmbH ausgebaut. Die Kapazität liegt gegenwärtig bei jährlich 140.000 Ladungseinheiten. Nach dem Ausbau soll sie 240.000 Einheiten betragen. ■ *schw*

## ANZEIGE



**Seehafen Stralsund**  
PORT OF STRALSUND



- ✓ maßgeschneiderte Umschlag- und Logistiklösungen im Bereich klassischer Stück- und Schüttgutladung
- ✓ direkte Anbindung an das deutsche Bahn- und Fernstraßennetz
- ✓ Zugang zu den europäischen Industrie- und Metropolregionen per Binnenschiff

**Seehafen Stralsund GmbH**  
An der Werft 5, 18439 Stralsund  
[www.seehafen-stralsund.de](http://www.seehafen-stralsund.de)