

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Baltic Sea/ Deutsche Ostseehäfen

INTERVIEW Mukran Ports neuer
Hafenchef Henry Forster setzt auf
stetige Industrieprojekte ■ **SEITE 2**

VORFAHRT Die Lübecker Hafen-
Gesellschaft räumt Schiff und Schiene
oberste Priorität ein ■ **SEITE 7**

SYNERGIE Seehafen Stralsund im
Schulterchluss mit Industrie- und
Gewerbepark Volkswerft ■ **SEITE 8**



Foto: Lehmann Group

Ein RoRo-Frachter von Transfennica steuert auf der Trave einen Liegeplatz beim Lübecker Hafenbetreiber Unternehmensgruppe Lehmann an

Der hohe Wert des Zugangs zum Meer

Häfen gewährleisten Teilhabe am Wachstum

Die Ostsee ist einer der pulsierendsten und prosperierendsten Wirtschaftsräume weltweit. Zig Millionen Tonnen Güter werden jährlich per Schiff über das Binnenmeer transportiert. Internationale Logistikketten ermöglichen schnellen und umweltschonenden Waren- und Personenverkehr zwischen den Anrainern. Die Off-shore-Industrie erschließt die Ostsee als Ressourcen- und Energiequelle. Leider ist das einst als Meer des Friedens postulierte Mare Balticum seit der russischen Invasion in der Ukraine auch zu einer militärstrategisch und sicherheitspolitisch vereinnahmten Area mutiert.

Für jedes der Ostseeländer bietet der Zugang zum Meer die Chance auf Teilhabe am wirtschaftlichen Wachstum in der Region, auf ideellen, wissenschaftlichen, kulturellen und touristischen Austausch sowie auf Einbindung

in eine friedensorientierte Sicherheitsstruktur.

Dieses Interesse bestmöglich zu nutzen, gewährleisten die Ostseehäfen. Leistungsfähigkeit und Innovationskraft entscheiden, wie sehr sich die Häfen eines Landes in das maritime Zusammenspiel einbringen und im Wettbewerb behaupten können.

Diese Position strahlt in die Länder hinein. Die deutschen Ostseehäfen sind volkswirtschaftlich bedeutsame Küstenorte. Sie eröffnen die Wege auf die Märkte der Welt, sie ermöglichen den Ausbau von erneuerbaren Energien und dienen der Versorgung und Verteidigung.

Die THB-Sonderbeilage spiegelt das Leistungsniveau der Häfen. Um es zu erhalten und auszubauen, genügen 38 Millionen Euro Bundeszuschuss pro Jahr nicht. Rund 500 Millionen Euro sind nötig. Das sollte dem Land der Zugang zum Meer wert sein. ■ *schw*

ANZEIGE

See the future of cost — shipbuilding, fuel, and regulation including IMO mid-term measures

ClassNK Fleet Cost Simulation



For more information
about ClassNK Fleet Cost Simulation



ClassNK CHARTING
THE FUTURE

www.classnk.com

Mukran Port setzt auf stetige Industrieprojekte

Interview mit Henry Forster, Geschäftsführer der Fährhafen Sassnitz GmbH

THB Seit Jahresbeginn 2025 sind Sie der neue Hafenchef in Mukran. An welchen Stellschrauben galt es zuerst zu drehen, um die Entwicklung des Hafens weiter voranzubringen?

Henry Forster Ein Schwerpunktthema war schnell zu erkennen: die Energieversorgung des Hafens. Diese befindet sich nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Wobei es ein Paradoxon gibt – der Hafen sorgt entscheidend mit dafür, dass vor der Haustür auf der Ostsee Windstrom erzeugt wird, dieser aber fließt an Mukran vorbei in Lubmin ins Stromnetz. Es galt, ein zukunftsfestes Energiekonzept zu erarbeiten, das auf verschiedene Energieträger und insbesondere auf künftige Bedarfe von Unternehmen abstellt, die sich im Hafen ansiedeln. Bei Investoren steht die Frage der Energie weit oben. Das Konzept sieht unter anderem vor, nicht nur preisgünstige alternative Energieträger anbieten zu können. Zum Beispiel lässt sich auch Produktionsabwärme durch energetische Synergien zwischen den Unternehmen vor Ort nutzen. Dies ist inzwischen ein wesentlicher Aspekt bei der Investorensuche, wichtiger als Grundstückspreise.



Foto: Mukran Port

Die Bedeutung von Mukran Port als Fährhafen ist in den letzten Jahren geschrumpft. Dafür gelang es, den Tiefwasserhafen auf Rügen als Installations- und Servicehafen für die Offshore-Windenergie zu etablieren

2

Millionen Tonnen Güter hat Mukran Port 2024 umgeschlagen

Mukran hat mit nur noch einer Verbindung nach Bornholm als Fährhafen an Bedeutung eingebüßt. Akzeptieren Sie diese neue Realität oder sehen Sie Chancen auf ein Comeback und unter welchen Voraussetzungen?

Mit dem gegenwärtigen Status geben wir uns nicht zufrieden. Fährverkehr in Richtung Skandinavien ist auf Rügen auch ein sehr emotionales Thema. Wir möchten die Verbindung nach Südschweden mittelfristig reaktivieren.

Ende 2026 oder 2027 sehen wir als realistische Zielmarke. Umgesetzt werden kann das nur mit einem kombinierten Güter- und Personenverkehr. Wobei es darauf ankommt, eine Grundlast vor allem im Frachtbereich zu gewährleisten. Dazu sondieren wir derzeit den skandinavischen Markt. Auch geht es um die Frage, welcher Schiffstyp sich in welcher Größe am besten eignet.

Als östlichster Tiefwasserhafen Deutschlands bietet Mukran den kürzesten Seeweg gen Osten, nach Finnland und ins Baltikum. Warum fahren die Fähr- und RoRo-Reedereien bevorzugt von Kiel, Lübeck und Rostock nach Osten?

Der Vorteil der anderen Häfen im Ostverkehr liegt in den sehr guten direkten Anbindungen an das Autobahn- und Schienennetz. Hinzu kommt die Nähe zu Regionen mit größerer Industriedichte. Daran richten sich modale Logistikketten aus. Für Mukran sind die Gutartenströme entscheidend, die zu den Gegebenheiten des Hafens am besten passen. So gehören wir zu den großen Getreidehäfen des Landes. Künftig wollen wir die Umschlagsvolumen in dieser Sparte deutlich erhöhen, indem mehr Getreide per Bahn antransportiert und auf größere Schiffe verladen wird.

Mukran Port an der Ostküste Rügens gehört zu den größten Seeumschlagplätzen für Getreide in Deutschland. Ziel ist es, künftig mehr Getreide per Bahn anzutransportieren und auf größere Schiffe zu verladen



Foto: Thomas Schwandt

Zudem benötigen wir einen Ausbau der Vorpommern-Magistrale und damit eine bessere Schienenanbindung.

Der Hafen hat sich in jüngster Zeit stark auf Schwerlasttransporte im Bereich Offshore-Windenergie fokussiert. Welches Wachstumspotenzial gibt es hier?

Dem Hafen ist es gelungen, sich als Installations- und Servicehafen für die Offshore-Windenergie zu etablieren. Aktuelles Projekt ist der im Aufbau befindliche Windpark „Windanker“ des Energieversorgers Iberdrola. Die meisten Segmente werden von Mukran aus zu dem Ostsee-Windpark verschifft. Da Windkraftanlagen immer leistungsfähiger werden, erreichen die Baukomponenten entsprechend größere Dimensionen. Wir passen deshalb zurzeit den Liegeplatz 10 an und verlängern dort die schwerlastfähige Kaikante um rund 100 Meter. Perspektivisch beschäftigen wir uns bereits mit dem unumgänglichen Rückbau der Windkraftanlagen. Wie werden diese wieder angelandet? Was passiert mit den Materialien, darunter erhebliche Mengen von GFK- und CFK-Werkstoffen? Mukran verfügt mit einem 170 Hektar großen Industrie- und Gewerbeareal über die notwendigen Flächen, um ausgediente Maschinengondeln und Rotorflügel zwischenzulagern und zu recyceln. Noch müssen entsprechende Technologien



Foto: Mukran Port

„Im Hafen muss es zu einem ‚Grundrauschen‘ von industrieller Wertschöpfung kommen.“

Henry Forster
Geschäftsführer Fährhafen
Sassnitz GmbH

entwickelt werden, aber wir wollen startklar sein, wenn es in einigen Jahren losgeht.

Größere Industrieansiedlungen gab es bisher zu meist temporär. Wie kann es gelingen, Interessenten für den maritimen Standort dauerhaft zu gewinnen?

Der Anteil temporärer Projekte ist definitiv zu hoch gewesen, auch wenn damit schnell gutes Geld verdient werden konnte. Das Problem ist, es gibt dann einige Top-Jahre und danach wieder Ebbe. Wir wollen erreichen, dass Unternehmen sich fest ansiedeln und es zu einem steten „Grundrauschen“ von industrieller Wertschöpfung im Hafen kommt. Wir arbeiten eng mit der Wirtschaftsförderung des Landes Invest in MV zusammen und sind

auf renommierten Messen vertreten wie unlängst auf der „transport logistic“ in München und auf der „TransLogistica“ in Kasachstan. Auch gibt es aktuell einige Anfragen aus Skandinavien im Schlepptau der jüngsten Ansiedlung der finnischen Firma Outokumpu.

Outokumpu plant die Herstellung von Biokohlenstoff. Neben der Offshore-Windenergie wäre dies für Mukran ein weiterer Mosaikstein in der Energietransformation. Welche Ideen gibt es, das Geschäftsfeld auszubauen?

Der Hafen ist prädestiniert dafür. Alternative Energieträger und Rohstoffe können per Bahn oder Schiff herangeschafft und vor Ort genutzt und verarbeitet werden. Damit verbunden sind vor allem vielfältige Beschäftigungseffekte für den Hafenbetrieb, von der Festmacherkolonne über Dienstleistungs- und Servicefirmen bis zur Hafenbahn. Wir brauchen diese Grundaustattung.

Bei der Implementierung des LNG-Terminals im Hafen gab es heftige Kritik und Proteste. Wie möchten Sie die Menschen in der Tourismusregion künftig bei der Entwicklung des Hafens mitnehmen?

Das LNG-Terminal ist in einer sehr angespannten und ungewissen Situation um eine sichere Energieversorgung nach Mukran gekommen. Kritik und Widerstand bei neuen Projekten sind auch unter normalen Umständen nicht ungewöhnlich. Für mich ist entscheidend, in solchen Klärungsprozessen die Bürger mitzunehmen und vor allem wertschätzend miteinander umzugehen. Wir informieren zum Beispiel in öffentlichen Gemeindeversammlungen über unsere Vorhaben und binden die Kommunen direkt mit ein. Zum Beispiel bei der Energieversorgung. Da geht es um PV-Anlagen, Speichermöglichkeiten und die Nutzung von Abwärme. Was das LNG-Terminal angeht, wird der Hafen davon noch profitieren, wenn die schwimmende Regasifizierungsanlage längst nicht mehr am Kai liegt. Denn die eigens erfolgte Vertiefung der Hafenzufahrt und der Ausbau der Kai-

kanten bleiben uns für viele Jahrzehnte erhalten.

Abschlussfrage: Wie viele Tonnen Güter werden im Hafen Mukran jährlich umgeschlagen?

Der Güterumschlag betrug im Jahr 2024 rund zwei Millionen Tonnen.

■ schw

ANZEIGE



**GreenBLEND -
ONBOARD FUEL
BLENDING and
CHANGE-OVER
SYSTEM**



Blending alternative fuels and conventional fuels is a cost-efficient and easy way to reduce CO₂ emissions. With Aquametro's **GreenBLEND** you can blend two different kinds of liquid fuels while the vessel is in operation.

GreenBLEND is also the ideal solution for fast and safe automatic fuel change-over processes. It can be integrated into an existing fuel system with low technical effort and is fully type-approved by DNV.

www.aquametro-oil-marine.com



Foto: Thomas Schwandt

Baukomponenten für Offshore-Windkraftanlagen im Mukraner Hafen

Wachstum im Hafen mit Industrie und Logistik

Überseehafen Rostock kann für die Zukunft mit zusätzlich 360 Hektar Vorrangfläche rechnen

Bestandsflächen werden intensiver genutzt, etwa durch die Erweiterung des KV-Terminals



Foto: Rostock Port/nordlicht

Hafenmanagement ist davon geprägt, einerseits kurzfristig und flexibel auf Veränderungen am Markt zu reagieren und andererseits langfristig die strategische Ausrichtung und Entwicklung zu projizieren und zu planen. Da sich Häfen neben dem Seegüterumschlag verstärkt zu maritimen Gewerbestandorten mit hafenaffiner Produktion und Logistik wandeln, besitzt die Verfügbarkeit von wirtschaftlich nutzbaren Flächen existenzielle Priorität.

Die weitsichtige Flächenvorsorge der Gründungsväter des Überseehafens Rostock vor 65 Jahren ermöglichte Deutschlands größtem Universalhafen an der Ostsee bis vor wenigen Jahren industrielle Großansiedlungen, darunter des Kranbauers Liebherr und des Großröhrenherstellers

EEW Special Pipe Constructions. Doch der Flächenvorrat ist inzwischen nahezu aufgebraucht, anders als die Wertschöpfungspotenziale des Hafens. Auf Basis entsprechender Erhebungen ermittelten externe Gutachter bereits vor Jahren einen zusätzlichen Flächenbedarf von insgesamt 660 Hektar im Hafen und in dessen Umfeld.

Mit dieser „Hausnummer“ als Bedarfszahl wurde in den letzten zwei Jahren die Ausarbeitung eines neuen Regionalplanes in Angriff genommen. In Abwägung aller wirtschaftlichen, ökologischen und urbanen Interessen billigt der kürzlich vorgelegte Entwurf dem Überseehafen eine Flächenenerweiterung von rund 360 Hektar zu. „Das ist für uns durchaus ein schmerzhaft-

ter Kompromiss“, sagt Gernot Tesch, der zusammen mit Jens A. Scharner das Geschäftsführer-Duo von Rostock Port bildet. „In der Konsequenz können wir perspektivisch nicht alle Wachstumsmöglichkeiten ausschöpfen“, erklärt Scharner. Bedauerlicherweise werden zudem durch die geringere Verfügbarkeit von Flächen im Umland wirtschaftliche Impulse für benachbarte Gemeinden im Hinterland des Hafens ausbleiben – und damit potenzielle Steuereinnahmen. Zugleich betonen beide Hafenmanager, dass der vor-

Besonders begehrt sind Flächen im Hafengelände mit einem direkten Zugang zum Wasser

liegende Entwurf ein klares Signal setzt: „Der Überseehafen kann wachsen und es eröffnen sich Potenziale für die Zukunft.“

Statistisch beträgt der Flächenverbrauch in Häfen im Durchschnitt fünf Hektar pro Jahr. In der Flächenentwicklung dürfe jedoch nicht nur auf Quantität geschaut werden, wendet Scharner ein. „Die Qualität der Areale trage entscheidend dazu bei, welche wirtschaftlichen Effekte erzielt werden können.“ Er verweist zum Beispiel auf Grundstücke nahe am Wasser. Diese sind besonders begehrt, weil sie günstig auf dem Seeweg erreichbar sind.

Ebenso fokussiert sich Rostock Port darauf, „angebotsfähig zu bleiben“, etwa durch die intensivere Nutzung vorhandener Flächen. Jüngstes Beispiel ist ein circa zehn Hektar großes Areal südlich des Hafenbeckens A. Der vorherige Nutzer hat den Standort verlassen und das Grundstück an Rostock Port zurückgegeben. Das Gebiet wird jetzt besser erschlossen und bietet gute Voraussetzungen, den Fähr- und RoRo-Verkehr etwa zwischen Rostock und dem finnischen Hanko auszuweiten. Die Partnerhäfen erfahren aktuell Förderung durch das EU-Projekt „Maritime Space“. Auf beiden Seiten soll die Hafeninfrastruktur ausgebaut und künftigen Anforderungen angepasst werden.

Finnland besitzt laut Tesch „viel Potenzial“. Das Land verfügt über grundlastfähige und günstige grüne Energie, die unter anderem in der Stahlindustrie und der Rohstoffverarbeitung genutzt wird. ■ schw

ANZEIGE

R U D D E R
MARINE SERVICES & SHIP REPAIRS

Ihr zuverlässiger Partner in Spanien und Nordafrika

Crew-Wechsel – Schnelles und effizientes Crew-Management

Ersatzteillieferung – Pünktliche Lieferung in alle wichtigen Häfen

Schiffsreparaturen – Zuverlässige Lösungen

Kontaktieren Sie uns – rund um die Uhr erreichbar

Comercial@rudder.eu +34 647 880 366 Rudder.eu



Elektrischer Landanschluss im Siebener-Pack

Seehafen Kiel reduziert Emissionen deutlich mit alternativer Stromversorgung am Kai

Der Seehafen Kiel steht seit einigen Jahren mächtig unter Strom. Er gehört zu den ersten Häfen in der Ostsee und auch europaweit, die in Landstromanlagen investiert und den Reedereien damit ein Angebot gemacht haben, ihre Schiffe in der Liegezeit emissionsfrei mit bordfremdem Strom zu versorgen. Im Jahr 2019 wurde am Norwegenkai die erste „Strom-Zapfstelle“ in Betrieb genommen, zwei Jahre später folgte eine kombinierte Anlage, die es ermöglicht, Kreuzfahrtschiffen am Ostseekai sowie den Fähren am Schwedenkai landseitig Strom zukommen zu lassen.

Im September dieses Jahres hat der Hafen an der Förde den geplanten Auf- und Ausbau der Infrastruktur zur Landstromversorgung vollendet. Am Ostseekai ist eine zweite Anlage betriebsbereit, so dass am Terminal zwei Kreuzfahrtschiffe parallel mit alternativem Strom von Land versorgt werden können. Insgesamt besitzt der Hafen jetzt eine Landstrom-Infrastruktur von einer Dimension, die es erlaubt, dass sieben Seeschiffe gleichzeitig grünen Landstrom beziehen können. Zusätzlich kann ein dritter Kreuzliner - diese haben den größten Energiebedarf beim Hafenaufenthalt - im Ostuferhafen versorgt werden.

„50 Millionen Euro haben wir nur in Landstrom investiert und bereits im vorigen Jahr 60 Prozent der Schiffsemissionen durch Landstromversorgung einsparen können. Im Jahr 2026 werden wir 80 Prozent aller Schiffe mit Landstrom versorgen“, resümiert Dirk Claus, Geschäftsführer des Seehafens Kiel, im Rück- und Ausblick. Das technische Versorgungsequipment vorzuhalten, um möglichst vielen Einheiten im Hafen umweltschonenden Strom aus erneuerbaren Energiequellen zur Verfügung stellen zu können, ist eines der Kernprojekte des Port of Kiel zur Reduzierung der CO₂- und anderer schädlicher Emissionen im Hafenbetrieb. Spätestens ab 2030, so das selbstgesteckte Ziel, solle der Hafen „umweltfreundlich arbeiten“.



Am Ostseekai steht für Kreuzliner jetzt ein zweiter Kabelwagen bereit

Mit dem umfangreichen Investitionsprogramm für Landstrom ist der Seehafen Kiel im internationalen Vergleich in einer führenden Position. Nach Branchenangaben von 2024 existieren weltweit weniger als 30 Landstromanlagen. Entscheidend für die Landstrom-Nutzung ist die kompakte

technische Ausrüstung der Schiffe. Erst ein sehr geringer Teil der Weltflotte verfügt über die notwendige Anschlussstechnik. Auch spielen in das ökologische Bestreben konträr ökonomische Belange hinein. Ist der freiwillige Bezug von Landstrom zum Beispiel teurer als die Strom-

erzeugung an Bord, werden Reedereien eher Abstand von der Alternative nehmen.

Nach dem Landstrom-Projekt peilt der Hafen an, auch in anderen Bereichen die Betriebsabläufe klimaneutral zu gestalten. Bis dato wurde unter anderem in Photovoltaik-Anlagen investiert. Kürzlich hat der Hafenbetreiber mit dem Energieunternehmen Engie Deutschland vereinbart, auf dem Gelände eine E-Ladeinfrastruktur für Lkw zu errichten. Zunächst sollen zwei Standorte mit dem erforderlichen Equipment ausgerüstet werden. Nach Unternehmensangaben entstehen zuerst drei Ladestationen auf der neuen Lkw-Parkfläche am Ostuferhafen. Später folgen zwei Ladesäulen am Norwegenkai. ■ schw

Foto: Port of Kiel

ANZEIGE

FLEXIBLE HANDLING. RELIABLE CONNECTIONS.

From powerful port handling to flexible intermodal transport, Lehmann keeps supply chains strong, reliable, efficient, and always connected.

Lehmann
Reliable since 1926

www.hans-lehmann.de

53°53'48.9"N 10°47'34.5"E

Lehmann 100 Jahre in Lübeck erfolgreich

Größter privater Hafenbetreiber an der Trave investiert in die Zukunft des Unternehmens

Im 100. Jahr der Lübecker Unternehmensgruppe Lehmann - das Jubiläum wird im April 2026 gefeiert - sieht Geschäftsführer Sven Lohse das in vierter Generation familiengeführte Unternehmen „zukunftsfest und nachhaltig aufgestellt“. Diverse Geschäftsbereiche, langfristige Kundenbeziehungen und kurze Entscheidungswege im Familienbetrieb würden ein solides Fundament bilden und die Gruppe in die Lage versetzen, „schnell und flexibel auf veränderte Bedingungen am Markt reagieren zu können“.

Diesbezüglich war Lehmann in jüngerer Vergangenheit besonders gefordert. Versiegten infolge des Krieges in der Ukraine die Güterströme im Osten, hinterlässt derweil die konjunkturelle Dauerflaute in Deutschland ihre Spuren. Das mache sich bei den Ladungsmengen entsprechend bemerkbar.

Aber auch in der Lagerhaltung auf den Terminals sind Auswirkungen zu spüren. So würde „Ware in den Hallen länger als sonst lagern“. Auch avisierten Kunden größere Volumen, um ihre Produkte an



Foto: Lehmann Group

Der Mehrzweckfrachter „Marie Lehmann“ ist der jüngste Neubau in der Lehmann-Flotte

einem „handelsstrategischen Punkt“ wie dem Standort Lübeck zwischenzulagern. Dies betreffe vorrangig Papier, Forstprodukte und Zellstoff, die von Skandinavien nach Zentraleuropa und darüber hinaus exportiert werden.

Aufgrund steigender Nachfrage nach Lagerkapazitäten sind die Hallenflächen auf insgesamt 60.000 Quadratmeter erweitert worden. Perspektivisch sind zusätzliche überdachte Flächen geplant. Für dieses Vorhaben steht das Projekt „Lehmannkai 1+“. Auf einem 26 Hektar großen, von Lehmann erworbenen Gelände, das an den Lehmannkai 1 anschließt, sollen weitere Hallen mit einer Gesamtfläche von 34.000 Quadratmetern entstehen. „Die plantechischen Genehmigungsverfahren sind auf den Weg gebracht. Wir hoffen, dass im ersten Halbjahr 2026

ein Beschluss vorliegt, so dass wir loslegen können“, blickt Manager Lohse voraus.

Eigene Kapazitäten verringern die Abhängigkeit von anderen Marktteilnehmern, dieser kausale Zusammenhang gehört zur Unternehmensphilosophie. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde deshalb auch mit dem Aufbau einer eigenen Frachtschiff-Flotte begonnen. Aktuell verfügt die Lehmann-Reederei über neun firmeneigene Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 4000 und 6400 Tonnen. Inzwischen wurde die niederländische Werft Royal Bodewes mit dem Bau von zwei weiteren Mehrzweckfrachtern beauftragt.

Der private Hafenbetrieb unterhält in Lübeck vier Terminals mit 700.000 Quadratmetern Lagerfläche, einer Kailänge von insgesamt mehr als 2500 Metern und direktem

Gleisanschluss. Rund zwei Millionen Tonnen Güter werden jährlich umgeschlagen. Neben rollender Ladung sind das vor allem Papier, Kartonaage, Zellulose und Schüttgüter. Der Güterumschlag an der Kaikante, der neben der Reederei, eigenen Betonwerken und Logistik einen Anteil von einem Drittel am Gesamtumsatz der Gruppe hat, fungiert als verbindendes Element zwischen den anderen Bereichen. Als Logistik-Provider bietet Lehmann Transportlösungen im Vor- und Nachlauf zum und aus dem Hafen bis zum Zielpunkt aus einer Hand an, gemanagt von der Tochterfirma OnePlus Logistics.

Um die Aufgaben bewältigen zu können, bildet Lehmann seit Jahren aus. Erstmals dabei ab diesem Jahr: die Ausbildung zum Fachinformatiker für Systemintegration. ■ schw

2500

Meter Kailänge haben die vier Lehmann-Terminals

ANZEIGE



**EVERYTHING
A SHIP NEEDS**



Technical Ship Supply | Provision 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



Foto: LHG

Das erweiterte Terminal der LHG-Tochter Baltic Rail Gate hat eine Jahreskapazität von 240.000 Ladeinheiten

Vorfahrt für Schiff und Schiene

Lübecker Hafen-Gesellschaft setzt auf enge Kundenkontakte in unsicheren Zeiten

Mit derzeit 13 Liniendiensten nach Finnland und ins Baltikum ist Lübeck die bedeutendste Drehscheibe im Seegüterverkehr nach dem östlichen Nordeuropa. Im operativen Geschäft und in der strategischen Entwicklung des Hafens an der Trave liegt ein starker Fokus auf der intermodalen Transportachse. Für Sebastian Jürgens, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG), bedeutet das konkret, „regelmäßig in engem Austausch mit den Partnern auf der anderen Seite der Ostsee zu sein.“ Seit er 2014 den Chefposten in der LHG übernommen hat, reist er unter anderem turnusmäßig zu Jahresbeginn nach Finnland, um sich vor Ort über aktuelle Belange und Bedarfe der finnischen Kunden zu informieren. Auch initiiert er Reisen von Wirtschaftsdelegationen nach

Estland, Lettland und Litauen und veranstaltet den Deutsch-Finnischen Hafentag mit.

„Direkte persönliche Gespräche sind in der Transportbranche in vielfältiger Weise hilfreich“, sagt Jürgens. So sei es innerhalb internationaler Logistikketten ein starkes Markenzeichen, „in punkto Servicequalität und Transportleistung ein einheitliches Bild abzugeben“. Auch wachse untereinander Vertrauen, „wenn gemeinsam darauf geschaut wird, wo es Verbesserungsansätze gibt und neue Potenziale erschlossen werden können.“ Insbesondere die baltischen Länder haben zuletzt in ihrer Wirtschaftsleistung zugelegt.

Im Baltikum neue Kunden zu gewinnen, hat nach Ausbruch des Krieges in der Ukraine im Februar 2022 besondere Dynamik erfahren. Drei Liniendienste nach Russland brachen weg, was laut Jürgens einen erheblichen „Schlag ins Kontor“ zur Folge hatte. Inzwischen konnten die Ausfälle durch andere Verkehre im Baltikum weitgehend kompensiert werden.

Doch sieht der LHG-Chef hier deutliches Wachstumspotenzial: „Derzeit ist es immer noch Fakt, dass beispielsweise zwischen Estland und Westeuropa viermal so viel Ladungsaufkommen auf der Straße unterwegs ist wie auf dem umweltfreundlichen Seeweg über die Ostsee.“ Für die LHG haben Schiff und Schiene oberste Priorität.

Die LHG erzielte 2024 ein Wachstumsplus von zwei Prozent im Güterumschlag. Gelingen ist dies in wirtschaftlich schwierigen Zeiten auch, weil der Hafen flexibel und vorausschauend auf veränderte Bedingungen am Markt reagiert und erforderliche Investitionen unter anderem in der Hafeninfrastruktur und in Lagerkapazitäten rechtzeitig auf den Weg gebracht hat. So wurde der Nordlandkai, nachdem sich dort ein drastischer

Rückgang im Umschlag von Forstprodukten abzeichnete, zum multifunktionalen Terminal ausgebaut. Hauptsächlich gehen dort Stahl, Massengut, Baustoffe sowie Stück- und Schwergut über die Kaikanäle. Am Skandinavienkai, dem Umschlagplatz für die Fähre und RoRo-Verkehre, ertüchtigte die LHG die Anleger für die größeren Schiffe, die von den Reedereien seit geraumer Zeit eingesetzt werden.

Zu Beginn 2025 wurde zudem die Erweiterung des Intermodalterminals, das von der LHG-Tochter Baltic Rail Gate (BRG) betrieben wird, abgeschlossen. Die sechs Gleise wurden auf je 720 Meter verlängert. Ein neuer dritter Portalkran sorgt mit dafür, dass nun jährlich bis zu 240.000 Ladeeinheiten umgeschlagen werden können. Zuvor lag das Limit bei rund 130.000 Einheiten. Dies war 2024 mit 124.000 Units nahezu ausgereizt worden. LHG-Chef Jürgens zeigt sich optimistisch, dass mit der Kapazitätserhöhung der Umschlag im Kombiverkehr weiter steigen wird: „Binnen eines Jahrzehnts haben wir es geschafft, das Aufkommen von 65.000 Ladeeinheiten pro Jahr bis an die volle Auslastung heranzuführen.“ Gleiches soll in den kommenden Jahren gelingen. ■ schw

IMPRESSUM

Sonderbeilage № 15
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
№ 221 vom 19. November 2025

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

Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek, V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:
Ralf Johanning (jh)

Redaktion: Thomas Schwandt (schw),
Behrend Oldenburg (bo)

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

- maßgeschneiderte Logistiklösungen für den klassischen Umschlag von Stück- und Massengütern sowie im Segment Projektladungen
- multimodale Anbindung an die europäischen Metropolregionen über Schiene, Straße und Binnenwasserwege
- leistungsstarker Partner der maritimen Industrie und des Schiffbaus

www.seehafen-stralsund.de

Synergien zwischen Kaikante und Produktion

Seehafen Stralsund erweitert Logistik-Portfolio auf dem Gelände der einstigen Volkswerft

Der Seehafen Stralsund ist in den letzten drei Jahrzehnten peu-à-peu ans Gelände der einstigen Volkswerft herangerückt. So wurde in den 2000er Jahren das stadtnahe Ursprungsgebiet des Hafens um das Areal des Betriebsteils Südhafen südöstlich der festen Rügen-Querungen erweitert. Dieser verfügt über sechs Liegeplätze. Fast zeitgleich kam später der Betriebsteil Frankenhafen mit drei Liegeplätzen südlich der Werft hinzu. Inzwischen entwickelt sich aus der unmittelbaren Nachbarschaft eine Symbiose. Nachdem 2022 die Hansestadt Stralsund den 34 Hektar großen Schiffbaustandort erworben und zum Maritimen Industrie- und Gewerbepark Volkswerft gewandelt hat, befindet sich nicht nur der Seehafen in städtischem Besitz.

„Diese Konstellation eröffnet für den Hafen zusätzliche Möglichkeiten, die traditionell enge Kooperation mit der Werft neu auszurichten und zu vertiefen“, sagt Sören Jurrat, Geschäftsführer der Seehafen Stralsund GmbH. Im Fokus stehen dabei Synergien, die sich aus der direkten Zusammenarbeit mit Unternehmen ergeben, die im Maritimen Industrie- und Gewerbepark Volkswerft etabliert sind oder sich künftig dort ansiedeln werden. Hauptziel ist es, Umschlag und Logistikdienstleistungen durch Produktion und Wertschöpfung hinter der Kaikante zu sichern. „Wir bringen uns zum Beispiel mit unserem logistischen Know-how beim An- und Abtransport von Rohstoffen und gefertigten Erzeugnissen per Bahn und Schiff ein“, skizziert Jurrat das neue Geschäftsfeld. Vom nördlichsten Liegeplatz 17 des Südhafens bis zum Liegeplatz 36 im Frankenhafen existiert jetzt inklusive der Werft-Kai-

„Den Seehafen und das Volkswerft-Gelände verbindet eine einheitliche Hafeninfrastruktur für vielfältige logistische Aufgaben.“

Sören Jurrat

GF der Seehafen Stralsund GmbH



Foto: Hansestadt Stralsund

anlage „eine einheitliche Hafeninfrastruktur mit diversen Umschlag- und Transportgeräten für vielfältige logistische Aufgaben.“ Speziell für Schwerlasten und Projektladungen kaufte der Hafen unter anderem geeignetes Transportequipment zu.

Zu den Firmen, die im Volkswerft-Gewerbepark bereits logistische Dienstleistungen des Hafenbetriebes nutzen, gehören unter anderem die Spezialunternehmen Ekato und Ostseestaal, die Reparaturwerft Strela Shiprepair sowie die Steamergy Stralsund GmbH. Die Unternehmen sind nach Aussage von Peter Fürst, Leiter des Amtes für Wirtschaft und Tourismus in Stralsund, sogenannte „Ankerpächter“. Ihre Präsenz hat die strukturelle Basis geschaffen, um den Gewerbepark zu einem leistungsstarken und wertschöpfenden Standort der maritimen Wirtschaft am Strelasund zu entwickeln.

Einige der etablierten Betriebe expandieren bereits auf dem Gelände. Der Hersteller von industriellen Großrührgeräten Ekato wird bis Ende dieses Jahres eine komplett neu errichtete Produktionshalle in Betrieb nehmen. Das Spezialunternehmen Ostseestaal hat sich entschieden, neben der Halle 205 auch Halle 271 dauerhaft zu pachten. Die Steamergy Stralsund GmbH verdoppelte die Pachtfläche. Für Amtsleiter Fürst bestätigt sich damit das Gewerbepark-Konzept, „nicht einzig auf einen Investor zu setzen, sondern mit einer kleinteiligeren Struktur flexibel und schnell auf individuelle Kundenwünsche eingehen zu können.“

Güterumschlag im Betriebsteil Südhafen der Seehafen Stralsund GmbH. Dieser grenzt an das Gelände des in kommunalem Besitz befindlichen Maritimen Industrie- und Gewerbeparks Volkswerft

Für den Seehafen geht die Symbiose mit dem Gewerbepark einher mit einer Transformation seines Kerngeschäfts. Über zwei Jahrzehnte trugen vor allem die Ausfuhren von synthetischem Gips zu einer soliden Basisauslastung des Hafens bei. In Spitzenzeiten wurden jährlich bis zu 700.000 Tonnen des Nebenproduktes der Kraftwerkswirtschaft verschifft. Abschaltungen von Kraftwerksblöcken haben das Gipsaufkommen in den letzten Jahren um bis zu 30 Prozent schrumpfen lassen, so Hafenchef Jurrat. Kompensiert werden könnten diese Ausfälle auf mittlere Sicht durch „mehr industrielle Produktion am Standort.“

■ schw

ANZEIGE



YOUR GOODS. OUR BEST.

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.

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



A MEMBER OF
PORT OF LÜBECK