

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Baltic Sea / Deutsche Ostseehäfen

INTERVIEW Dirk Claus, Geschäftsführer des Seehafens Kiel, zu Hafenstrategie und Potenzialen ■ **SEITE 2**

KREUZSCHIFFFAHRT Experten trafen sich zur ersten MV Cruise Conference in Warnemünde ■ **SEITE 4**

SOLARSTROM Der Seehafen Wismar auf dem Weg zu autarker Energieversorgung ■ **SEITE 8**



Foto: Thomas Schwandt

Seehäfen wie hier in Rostock ermöglichen es, dass große Baugruppen für Offshore-Windkraftanlagen zu den Bestimmungsorten gelangen können

Im Hier und Heute die Zukunft im Blick

Seehäfen an der Ostseeküste bilden entscheidenden Faktor für hocheffiziente internationale Logistikketten

Im Hier und Heute erfüllen Seehäfen eine Aufgabe, die über den Horizont des wirtschaftlichen Handlungsmusters von Ertrag und Kosten hinausreicht. Im übergeordneten Sinn agieren sie im öffentlichen Interesse. Sie gewährleisten den Zufluss von Konsum- und wichtigen Versorgungsgütern wie Rohstoffen, Energieträgern und Pharmaprodukten. Zugleich sind sie unverzichtbare Handelsdrehscheiben der Wirtschaft. Die deutschen Ostseehäfen bilden ein Scharnier im innereuropäischen Warenaustausch auf der Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und der Mittelmeer-Region. Mit moderner Hafeninfrastruktur, zuverlässigen RoRo- und Fährverbindungen und umweltschonendem Intermodalverkehr sind die Häfen ein entscheidender Faktor für hocheffiziente internationale Logistikketten.

Neben dem täglichen operativen Geschäft ist die exponierte Stellung der Seehäfen auch dadurch charakterisiert, dass die Hafenmacher im Hier und Heute bereits die Zukunft denken. Wie und welche Güterströme künftig zu bewältigen sind, bedarf einer Weitsicht, die sich aus den herausziehenden wirtschaftlichen sowie umwelt- und sicherheitspolitischen Herausforderungen ableitet. Die THB-Sonderbeilage „Baltic Sea - Deutsche Ostseehäfen“ wirft einen Blick darauf, wie in Deutschlands Ostseehäfen trotz angespannter konjunktureller Lage zum Beispiel die Energietransformation schrittweise vorangetrieben wird. Aber auch darauf, dass aufgrund des öffentlichen Belangs der Häfen der dringend erforderliche Ausbau der Hafeninfrastruktur eine staatliche Aufgabe ersten Ranges sein muss. ■ **schw**

ANZEIGE

What you need to know about Alternative Fuels

ClassNK Alternative Fuels Insight



◀ DOWNLOAD

ClassNK CHARTING
THE FUTURE

www.classnk.com

„Es ist ein Hand-in-Hand-Arbeiten“

Interview mit Dirk Claus, Geschäftsführer der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG

THB Der Seehafen Kiel ist weiterhin auf Wachstumskurs. Nach 2023 gab es auch im ersten Halbjahr 2024 ein Plus. Bei näherer Betrachtung fällt auf, im klassischen Fährverkehr nach Norwegen und Schweden zeigen sich rückläufige Tendenzen - im Gegensatz zum Bereich des Ostuferhafens. Was beflügelt den Umschlag im Ostuferhafen?

Dirk Claus Es ist richtig, dass die Fährverbindungen nach Skandinavien durch die dortige Wirtschaftslage negativ beeinflusst werden. Umso mehr freut es uns, dass sich die Mengenentwicklung in Richtung Baltikum in den vergangenen Jahren so positiv entwickelt hat und die Route stark nachgefragt wird. Seit diesem Jahr wird auch das große DFDS-Fährschiff „Aura Seaways“ auf der Strecke eingesetzt und ist entsprechend ausgelastet. Das ist ein wichtiges Signal! Ein ähnlicher Trend zeichnet sich auch im Papiergeschäft ab. Die Papiermühlen in Schweden laufen gut, die Nachfrage ist hoch und wir können die Zuwächse am Ostuferhafen gut abbilden.

In jüngster Vergangenheit wurde im Ostuferhafen



Foto: Port of Kiel

Der Umschlag von Papier, das aus Schweden über den Seehafen Kiel nach Kontinentaleuropa gelangt, erfolgt im Ostuferhafen und verzeichnete nach Aussage von Hafenchef Dirk Claus zuletzt deutliche Zuwächse. Mit zusätzlichen Lagerkapazitäten hat sich der Hafen darauf eingestellt

umfassend investiert, zum Beispiel in zusätzliche Lagerkapazitäten, in die Flächenerweiterung und in Landstrom-Anschlüsse. Deutet das mit Blick auf den klassischen Skandinavien-Fährverkehr auf eine Verschiebung der strategischen Gewichtung im Seehafen Kiel hin?

Nein, der Fährverkehr in Richtung Schweden und Norwegen ist und bleibt ein wichtiges Standbein für den Kieler Hafen. Dort haben wir in der Vergangenheit auch große Investitionen getätigt, zum Beispiel in hochmoderne Terminals und in das Thema Landstrom. Der Ostuferhafen, in den knapp 100 Millionen Euro an Investitionen in den letzten zehn Jahren geflossen sind, war schon immer von enormer Bedeutung für uns. Ein bedeutender Teil des Gesamtumschlags findet am Multi-Purpose-Terminal statt. Durch die Möglichkeit der Flächenerweiterung birgt der

ANZEIGE

- Seabed leveling/ploughing
- Dredging Support
- Offshore Support
- Anchor Handling
- Diving Support
- Supply Service
- Buoy Handling
- ROV Support
- Sea Towage

BITUNAMEL FELDMANN

...praktischer Anwaltsschatz

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

www.bitunamel.de - info@bitunamel.de

IMPRESSUM

Sonderbeilage N° 15
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 223 vom 19. November 2024

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

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

Stellvertretender Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek)

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

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

Hafenteil ein besonderes Entwicklungspotenzial. Darauf liegt unser Fokus.

Wie eng und auf welche Weise arbeitet der Seehafen mit seinen Kunden, insbesondere Reedereien, zusammen, um Marktpotenziale zu sondieren und sich an Veränderungen anzupassen, Stichwort größere DFDS-Schiffe?

Als Hafen begleiten wir die Marktentwicklungen unserer Kunden aktiv. Unser unternehmerisches Handeln ist eng auf die Bedürfnisse des jeweiligen Kunden angepasst. Mit maßgeschneiderter Hafeninfrastruktur und kundenorientierten IT-Lösungen leisten wir unseren Beitrag, um Kundenpotenziale zu heben. So haben wir mit den Investitionen in die neuen RoRo-Rampen am Ostuferhafen frühzeitig die Voraussetzung geschaffen, dass die modernen und größeren DFDS-Fähren nach Kiel kommen konnten. Es ist ein Hand-in-Hand-Arbeiten.

Wie gelingt es, Anpassungen in der Hafeninfrastruktur zu realisieren, zum Beispiel durch Flächenerweiterung, die an anderen maritimen Standorten an der Ostsee zum Teil sehr erschwert sind?

Das ist sicherlich eine Herausforderung, ganz nach Eisenhowers Motto: „Ein Plan ist nichts, Planung ist alles.“ Besonders Kiel als Innenstadthafen hat nur sehr begrenzte Erweiterungsmöglichkeiten. Da bildet der genannte Ostuferhafen eine Seltenheit. Als Hafenbetreiber setzen wir uns intensiv mit der Verbesserung der Flächenproduktivität auseinander und arbeiten an digitalen Prozesslösungen. Zum Beispiel können mithilfe von künstlicher Intelligenz die Verkehrsströme auf Hafen- und Vorstaufflächen effizienter koordiniert werden.

Der Seehafen Kiel investiert mittelfristig erhebliche Mittel in Klimaneutralität, in die Digitalisierung und Modernisierung der Hafeninfrastruktur. Wie wichtig ist es, auch in Zeiten schwacher Konjunktur und weltpolitischer Unsicherheiten daran festzuhalten? Bestimmt das Prinzip Hoffnung die Planungen?

Das ist eine Frage der Haltung, die sich für uns aber nicht stellt. Der Wegfall von öffentlichen Mitteln zum Ausbau von Hafeninfrastruktur und eine schwächelnde Konjunktur sind natürlich Themen, die auch uns sehr beschäftigen, sie ändern aber nichts an dem Unternehmensziel: Einsparen von Emissionen. Es stimmt, dass wir schon früh in Landstrom investiert und dafür häufig auch verständnislose Blicke geerntet haben. Insgesamt 55 Millionen Euro sind allein in die Landstrominfrastruktur geflossen, weitere große Investitionen in Photovoltaik-Anlagen und die Umstellung der Dienstflotte. Das „Prinzip Hoffnung“ ist da aber nicht der richtige Begriff. Wir hatten als Unternehmen früh ein klares Ziel: Hafen geht auch umweltfreundlich und das spätestens 2030. Neben der Haltungsfrage ist es häufig



Foto: Port of Kiel

„Durch die Möglichkeit der Flächenerweiterung birgt der Ostuferhafen ein besonderes Entwicklungspotenzial.“

Dirk Claus, Geschäftsführer
Seehafen Kiel GmbH & Co. KG

auch längst eine wirtschaftliche Entscheidung. So sparen Reedereien bei uns im Hafen bares Geld, wenn sie Ökostrom über unsere Landstromanlagen beziehen, der vom Spotmarkt zu niedrigen Preisen eingekauft wurde.

Das vierte Quartal 2024 ist angebrochen, wie fällt der Ausblick auf das Jahresende aus? Gelingt es dem Seehafen Kiel, auf Wachstumskurs zu bleiben?

Wachstum des Wachstumswillens war nie unser Ziel. Wir sind gut aufgestellt in unseren unterschiedlichen Geschäftsbereichen und hatten ein wirklich starkes vergangenes Jahr mit einem Fracht- und Passagierrekord. 2024 begann erneut sehr stark, einen neuen Rekord wird es aber nicht geben. Für uns ist wichtig, dass am Ende das finanzielle Ergebnis stimmt, wovon ich fest ausgehe. Dem Kieler Hafen geht es gut. ■ 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

Vor der sommerlichen Strandkulisse von Warnemünde nimmt das Kreuzfahrtschiff „AIDAsol“ Kurs auf das nächste Reiseziel



Foto: Rostock Port/hordlicht

Chancen für küstennahen Seetourismus

„Branche boomt wieder!“ - Erste MV Cruise Conference an Bord der „Mein Schiff 7“ in Warnemünde

Nach der coronabedingten Flaute 2020/21 erlebte die diesjährige Kreuzfahrtsaison im Ostseebad Warnemünde ein Drei-Jahres-Hoch mit insgesamt 147 Anläufen von 37 Cruise Linern. In den zwei Jahren zuvor gab es 130 (2023) und 139 (2022) Schiffsankünfte. Die Bilanz veranlasste Mecklenburg-Vorpommerns Wirtschafts- und Tourismusminister Reinhard Meyer auf der ersten MV Cruise Conference im September dieses Jahres in Warnemünde zu einer opti-

mistischen Einschätzung: „Die Branche boomt wieder!“

An Bord der „Mein Schiff 7“ von TUI Cruises diskutierten rund 100 Branchenvertreter vor allem darüber, dass die Kreuzschiffahrt nicht nur ein Geschäft an der Kaikante ist, sondern mit ihrem Wirtschaftspotenzial stark in die Region ausstrahlt. In diesem Sinne stehe der Seetourismus „auf vielen Beinen vieler Akteure“, betonte Minister Meyer. Wichtig sei es deshalb, nicht allein die Infrastruktur

veränderten Bedingungen in der Kreuzschiffahrt etwa im Umwelt- und Klimaschutz anzupassen, es gelte „die gesamte Wertschöpfungskette im Blick zu haben“.

Die Kreuzschiffahrt ist „ein Teil des Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern“, unterstrich in seinem Diskussionsbeitrag Tobias Woitendorf, Geschäftsführer des Tourismusverbandes MV. Von derzeit jährlich 250.000 bis 300.000 ausländischen Urlaubern und Touristen würde gut die Hälfte per Schiff ins Land kommen. Eine engere Verknüpfung „mit der Landseite“, wo es zahlreiche kleinere Unternehmen mit attraktiven touristischen Angeboten gebe, biete erhebliches wirtschaftliches Potenzial. Um dieses genauer beziffern und gezielt heben zu können, kündigte Woitendorf an, noch vor Jahresende 2024 „eine aktuelle Wertschöpfungsstudie anstoßen“ zu wollen.

Vom Betreiber des Warnemünder Cruise-Terminals, der

Rostock Port GmbH, wird die Sicht auf das Kreuzfahrtgeschäft als regionale Gemeinschaftsaufgabe geteilt. Vor geraumer Zeit bereits wendete Jens A. Scharner, Geschäftsführer von Rostock Port, jedoch ein, dass „Rostock-Warnemünde am jüngsten Boom nicht so sehr partizipiere wie die anderen Häfen“. Das liege unter anderem an der geografischen Lage des größten ostdeutschen Hafens. „Die Ostsee, insbesondere der östliche Teil jenseits der Linie Stockholm - Gdansk, ist nicht mehr so attraktiv. Das Fahrtgebiet wird vor allem von US-amerikanischen Seereisenden wegen des Krieges in der Ukraine gemieden.“ Die Streichung von St. Petersburg - eine der attraktivsten Destinationen in der Ostsee - aus den Reiseplänen der Reedereien wiege besonders schwer.

Wie sehr sich die Cruise-Reedereien ihres wirtschaftlichen Inputs in angelaufenen Destinationen bewusst sind, verdeutlichte auf der MV Cruise

In der Hafenregion steht der Seetourismus auf vielen Beinen vieler Akteure.



Foto: AIDA Cruises

Landstromnahme gab es in Warnemünde 2024 bei 79 Anläufen

Conference Marcus Puttich, Director Destinations bei TUI Cruises. Der sechsmalige Anlauf von „Mein Schiff 7“ in Warnemünde in diesem Jahr habe 17.000 Passagiere in das Ostseebad gebracht. Verbunden gewesen damit sei eine Wertschöpfung von rund 700.000 Euro. Im nächsten Jahr ist geplant, den Hafen an der Warnow mit der „Mein Schiff 7“ insgesamt achtmal anzusteuern, was die Passagierzahl auf 23.000 summieren und rund 900.000 Euro an Wertschöpfung verheißt.

Auch Puttich verwies darauf, dass der „Ostseeraum durch den Krieg in der Ukraine sehr gelitten“ habe. Die Branche sei daher umso stärker gefordert, neue regionale Möglichkeiten und Chancen für das Kreuzfahrtgeschäft auszuloten. Notwendig dafür sei ein regelmäßiger Austausch zwischen allen Beteiligten, wie dieser unter anderem mit dem 2021 gegründeten MV Cruise Net angesprochen wurde. Dem Verbund gehören inzwischen 16 Partner an.

Gegenwärtig intensiv debattiert wird in der Branche die Idee, entlang der Küste

Mecklenburg-Vorpommerns eine küstennahe Kreuzschiffahrt zu etablieren. TUI-Cruises-Manager Puttich offerierte auf der Branchentagung zum Beispiel die Überlegung, mit den kleineren Expeditionsschiffen des Tochterunternehmens Hapag Lloyd Cruises Kurs zu nehmen auf kleine Küstenorte in Mecklenburg-Vorpommern wie Binz, Heiligendamm oder Ahlbeck auf Usedom. Von der Reede aus könnten die Passagiere an Land getendert werden und die Regionen erkunden.

Ähnliche Projekte werden auch bei der A-Rosa Flussschiff GmbH, die ihren Sitz in Rostock hat, ins Auge gefasst. Bisher sind die 15 Schiffe der A-Rosa-Flotte zwar europa-weit auf Flüssen unterwegs, doch Matthias Lutter, Leiter Neubau & strategische Projekte der Reederei, schloss nicht aus, dass in Zukunft A-Rosa-Flusskreuzliner beispielsweise in den Rügener Gewässern anzutreffen sein werden. Getrieben werde die Sondierung neuer Fahrtziele auch durch ein Überangebot in touristischen Hotspots, die sich in jüngster

Zeit auch in der Flusskreuzschiffahrt herausgebildet haben. Zudem seien viele Routen und kleinere Destinationen „noch nicht ausgereizt“, so Lutter. Da gebe es großes Potenzial und viel Luft nach oben.

Warum die küstennahe Kreuzschiffahrt nicht unbedingt eine neue Erfindung sei, darauf verwies Sören Jurrat, Geschäftsführer des Seehafens Stralsund. Der Hafen am Strelasund ist seit Jahren ein beliebtes Ziel von Flusskreuzlinern, die von der Oder über den Greifswalder Bodden den Stadthafen der Hansestadt erreichen. Im Jahr 2023 gab es insgesamt 139 Anläufe mit insgesamt 18.000 Passagieren. In der öffentlichen Wahrnehmung lief das bisher jedoch „oft unter dem Radar“, so Jurrat. Er begrüße es daher, wenn die UNESCO-Welterbe-Stadt künftig stärker in den Fokus des maritimen Tourismus rücken würde. Der vorpommersche Hafen stellt sich bereits darauf ein und hat im Juni dieses Jahres unter anderem vier neue Landstromanlagen in Betrieb genommen. ■ schw



In diesem Jahr machte in Warnemünde auch das Kreuzfahrtschiff „Sirena“ von Oceania Cruises fest

Foto: Thomas Schwandt

ANZEIGEN



Increase fuel efficiency - meet EEXI and CII requirements

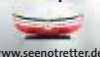


Aquametro's Shaft Power Meter (SPM) is the key component for measuring ship performance and fuel/propulsion efficiency. Paired with our accurate flow meters, we provide all data to optimize fuel efficiency.

Our Remote Monitoring System assists you in bundling all measured data in a report. Web-based visualization, trend curves, fuel monitoring and reporting are some of the key functions of our monitoring system.

www.aquametro-oil-marine.com

Ihr Einsatz ist unbezahlbar. Deshalb braucht sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de



Am Markt als Logistik-Provider unterwegs

Lübecker Unternehmensgruppe Lehmann bietet Transportlösungen aus einer Hand – Firmeneigene Flotte wächst mit Neubau „Marie Lehmann“ – Stapellauf auf niederländischer Werft Royal Bodewes

Seit dem 1. November dieses Jahres hat der jüngste Schiffsneubau der Reederei der Lübecker Unternehmensgruppe Lehmann Wasser unterm Kiel. An diesem Tag machte der neue Mehrzweckfrachter auf der niederländischen Werft Royal Bodewes in Hoogezand nach einem spektakulären Querstapellauf erstmals Bekanntschaft mit dem nassen Element. Das 107,2 Meter lange und 15,2 Meter breite Schiff wird den Namen „Marie Lehmann“ tragen und soll laut Sven Lohse, Geschäftsführer der Unternehmensgruppe Lehmann, in der zweiten Januarwoche 2025 an die Lübecker Reederei abgeliefert werden. Deren Flotte wächst damit auf insgesamt elf Schiffe, von denen neun firmeneigen und zwei gechartert sind.

„Mit unserem neuen Mehrzweckfrachter erhöhen wir die Kapazität unserer Flotte und



Foto: Unternehmensgruppe Lehmann

Am 1. November dieses Jahres lief der jüngste Lehmann-Schiffsneubau auf der Werft Royal Bodewes in Hoogezand vom Stapel

können künftig noch schneller und flexibler auf veränderte Marktbedingungen und Kundenwünsche reagieren“, betont Manager Lohse. Die „Marie Lehmann“ wird mit einer Tragfähigkeit von 5800 Tonnen größer sein als die beiden jüngsten Flotten-Neubauten „Ina Lehmann“ (2017) und „Heike Lehmann“ (2020), die jeweils 4800 Tonnen tragen. Allen drei Schiffen ist gleich, dass sie von geringem Tiefgang sind, was es ermöglicht, auch Häfen mit flacherer Fahrwinne anzuern zu können. Die „Marie Lehmann“ ist eine verlängerte Variante der zwei Vorgängerschiffe und erhielt eine optimierte Rumpfform. Diese führt zu weniger Treibstoffverbrauch. Zudem werden die Schiffsemissionen durch moderne Katalysortechnik reduziert. Der „Eco Trader“, wie der Neubau auch bezeichnet wird, besitzt die Eisklasse 1A und soll vorrangig in der Trampschiffahrt in Nordeuropa eingesetzt werden. Wie auch von den anderen Lehmann-Schiffen werden vor allem Forstprodukte, Holzhackschnitzel und Pellets sowie Getreide, Dünger und Stahlerzeugnisse transportiert.

Die Schifffahrt nimmt in der vor knapp 100 Jahren in der Hansestadt Lübeck gegründeten Unternehmensgruppe inzwischen eine exponierte

Stellung ein. Sie bildet ein Scharnier zwischen den anderen Geschäftsfeldern von Lehmann. Dazu zählt der traditionelle Hafenbetrieb an der Trave, wo das Unternehmen über vier Terminals mit einer gesamten Kailänge von mehr als 2500 Metern verfügt. Rund zwei Millionen Tonnen Güter werden hier jährlich umgeschlagen. Neben rollender Ladung vor allem Papier, Kartonage, Zellulose und Schüttgüter, darunter Mineralien und Düngemittel, sowie Holzhackschnitzel und Holz. Der reine Güterumschlag an der Kaikante hat inzwischen aber „nur noch einen Anteil von einem Drittel am Gesamtumsatz der Gruppe“, sagt Geschäftsführer Lohse. „Wir verstehen uns heute hauptsächlich als Logistik-Provider.“

Den Kunden werden diverse Transportlösungen im Vor- und Nachlauf zum und aus dem Hafen bis zum Zielort angeboten. Zu den jüngsten am

107

Meter misst die „Marie Lehmann“ in der Länge und überragt damit die zwei Vorgängerneubauten

ANZEIGE

EVERYTHING A SHIP NEEDS

Technische Schiffsausrüstung | Proviant & Catering | Motorenersatzteile & Reparaturservice | Segelmacherei & Taklerei | Netze & Fischereiausrüstung | Maritimes Umweltmanagement | Arbeitsschutzprodukte
Schläuche & Armaturen | Hydraulik & Zubehör | Förderbandtechnik
Hebetechnik, Ladungssicherung & Festmacher | Dichtungs- & Kunststofftechnik | Antriebstechnik | Reinigungsgeräte & Service | Logistik
C-Teile-Management | Werkzeuge aller Art

WEITERE
INFORMATIONEN

WWW.KLOSKA.COM

Markt erfolgreich generierten Projekten zählt eine Logistikkette, über die Papier aus Skandinavien per Schiff nach Lübeck gelangt und von hier per Lkw oder Eisenbahn europaweit weiterverfrachtet wird. Durchgehend organisiert und gemanagt von der Lehmann-Tochterfirma OnePlus Logistics, die im Jahr 2019 eigens für solche intermodalen Güterverkehre gegründet wurde. Ein wichtiger Part in der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger kommt dem nahe des Lübecker Herrentunnels gelegenen Containerterminal (CTL) der Lehmann-Gruppe zu. Er ist an das internationale Gleisnetz angebunden. Mehrmals pro Woche verlassen Züge mit Containern und Trailern im Kombinierten Verkehr den Terminal in Richtung Schweden sowie mit dem Ziel MegaHub Lehrte und weiterführend Italien.

Lehmann-Tochterfirma
OnePlus Logistics
organisiert und
managt intermodale
Logistikketten.

Seeseitig gelang es vor zwei Jahren, einen Liniendienst zwischen Lübeck und dem belgischen Hafen Antwerpen zu etablieren. Auf der Route verkehrt wöchentlich ein Containerschiff der Reederei MSC. Es nimmt an der Trave Boxen an Bord, die im Hafenbetrieb von Lehmann vor allem mit Zellulose und Papier beladen werden. Vom belgischen Hub-Hafen aus wird die Ladung dann verteilt in alle Welt. Der Anlauf der Containerschiffe in Lübeck erweist sich jedoch zunehmend als problematisch. „Der Tiefgang der Schiffe ist auf der Trave auf 8,70 Meter limitiert, so dass wir bei entsprechend großen Einheiten damit bereits an Grenzen stoßen“, beschreibt Lohse die Situation.



Schnittholz gehört zum Gutarten-Portfolio des Lehmann-Hafenbetriebs

Foto: Lehmann Group



Der Containerterminal von Lehmann verknüpft See- und Bahntransport

Foto: Thomas Schwandt

Eine Vertiefung der Trave sei für die künftige Entwicklung des Hafengeschäfts unerlässlich, denn die Schiffe würden größer und die Reeder benötigten Planungssicherheit:

„Hafenstandorte werden entsprechend hinterfragt.“

Die Vertiefung der Trave ist ein Kernthema des Lübecker Hafenentwicklungsplans 2030, doch bewegt hat sich an

diesem Punkt bisher nichts. Ebenso harrt die Ertüchtigung des Elbe-Lübeck-Kanals, über den auch der Lehmann-Hafen mit dem Binnenwasserstraßennetz verbunden ist, einer Umsetzung. „Seit den 1960er-Jahren ist hier nichts passiert, wurde nicht in die Infrastruktur investiert“, resümiert Lohse mit einem Unterton von Unzufriedenheit. Größere Binnenschiffe verkehren zu lassen, würde unter anderem dazu beitragen, den Gütertransport umweltfreundlicher und auch effizienter abwickeln zu können.

Ausbau des Elbe-
Lübeck-Kanals würde
umweltfreundliche
Binnenschifffahrt fördern.

Wie alle Häfen muss auch die Unternehmensgruppe Lehmann mit erheblichen Kostensteigerungen vor allem beim Personal und bei der Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen und Technik umgehen. „Das Jahr 2024 gestaltet sich nach wie vor herausfordernd“, blickt Lohse auf die vergangenen Monate zurück. Der KV-Verkehr und der Zellstoff-Umschlag liefen bis dato jedoch stabil. Beim Massengut gab es gar einen positiven Anstieg, während das Papiergeschäft einen leichten Rückgang aufweist.

Neben den genannten Geschäftsfeldern betreibt die Unternehmensgruppe eigene Betonwerke in Norddeutschland. Lehmann hat aktuell 14 Azubis unter Vertrag. Neben den Ausbildungsberufen Schiffsfahrtskaufmann/frau, Kaufmann/frau für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachlagerist und Fachkraft für Lagerlogistik sowie Land- und Baumaschinenmechatroniker bietet Lehmann seit zwei Jahren auch ein duales Studium im Bereich Logistikmanagement an. ■ schw

ANZEIGE



**AHLMANN
ZERSSSEN**

- Befrachtung
- Reederei
- Klarierung (europaweites Netzwerk)
- Zolldienstleistungen
- Umschlag & Lager

Schifffahrt und Logistik von A - Z

AHLMANN-ZERSSSEN GMBH

18147 Rostock • Germany • www.ahlmann-zerssen.com

Rostock • Wismar • Kiel • Rendsburg • Hamburg • Brunsbüttel • Bremen
Stralsund • Wolgast • Mukran • Riga • Liepaja • Ventspils

Neue Adresse: Ost-West-Straße 12



Im Seehafen Wismar ist in diesem für gewöhnlich sonnenarmen Monat November kürzlich unabhängig von natürlicher solarer Einstrahlung im übertragenen Sinne die Sonne aufgegangen. Auf einer 1,5 Hektar großen Hafenfläche nahm eine neu errichtete Photovoltaik-Anlage (PV) den Betrieb auf. Montiert wurden in den zurückliegenden Monaten auf dem Areal insgesamt 2.500 PV-Module mit einer installierten Leistung von 1,2 Megawatt (MW). Für Michael Kremp, Geschäftsführer der Seehafen Wismar GmbH, ist dies „ein wichtiger Schritt hin zu einer 80- bis 85-prozentigen autarken Energieversorgung des Hafens“. Kremp geht davon aus, dass bis zu 75 Prozent des Solarstroms im Unternehmen verbraucht werden. Geplant sei, eventuell weitere PV-Anlagen auf Hallendächern zu installieren.

Zur Strategie weitgehender Eigenversorgung mit erneuerbaren Energien gehört auch das Vorhaben, landseitig im Hafen ein 100 Meter hohes Windrad mit einer Leistung von 1,5 bis 1,8 Megawatt zu errichten. Der Antrag zur Genehmigung „hakt“ laut Kremp derzeit daran, inwieweit Fragen des Artenschutzes berücksichtigt werden müssen. Da gäbe es noch Klärungsbedarf. Ein weiterer Bestandteil des Energiekonzepts sind Batteriespeicher. Diese könnten es ermöglichen, mittelfristig auch Landstromanlagen im Hafen zu versorgen.

ANZEIGE



1,2-MW-Photovoltaik-Anlage mit 2.500 Modulen im Seehafen Wismar

Foto: Seehafen Wismar

In Wismar geht die Sonne auf

Weitgehend autarke Energieversorgung angestrebt – Seehafen Wismar nimmt 1,2-Megawatt-Photovoltaik-Anlage in Betrieb und plant Windrad

Mehr Strom wird künftig auch im Fuhrpark benötigt. Seit kurzem verrichten drei neue 16-Tonnen-Gabelstapler schwergewichtige Arbeit. Sie sind komplett auf Batteriebetrieb ausgelegt. Die kleineren Gabelstapler fahren schon seit längerem elektrisch. Für andere Arbeitsgeräte wie Radlader und Zugmaschinen wurde Mitte dieses Jahres die Verwendung von herkömmlichem Diesel auf HVO-Diesel umgestellt. HVO wird aus tieri-

schen Fetten bzw. alten Pflanzenölen hergestellt und reduziert den CO₂-Ausstoß um bis zu 90 Prozent.

Eine umweltfreundliche, aber auch stabile Versorgung mit Energie ist zudem erforderlich, um die Digitalisierung vieler Hafenprozesse vorantreiben zu können. Eine Grundlage dafür ist mit dem Aufbau eines 5G-Campus-Netzes im Hafen gelegt worden. Das autarke Funknetz ist seit Herbst 2023 arbeitsbereit. Die

5G-Technologie ermöglicht es, Daten und Informationen in „absoluter Echtzeit“ aus digitalen Endgeräten zu generieren. „Um sie in ein Plus an Produktivität umzumünzen, sind wir dabei, praktikable Einsatzfälle zu definieren und zu testen“, beschreibt Kremp die nächste Phase in dem Vorhaben, das mit dem auf zwei Jahre befristeten und geförderten Forschungsprojekt „Portable 5.0“ zu Anfang 2022 angeschoben worden war.

Eine erste Anwendung ist erfolgreich erprobt worden: Das automatisierte Beladen von Massengutschiffen. „Im Ergebnis hat es funktioniert“, so der Hafenchef und kündigt an, dass dieses Einsatzmuster mittelfristig praxisreif sein soll. Dann werde der Umschlag über einen zentralen Leitstand und nicht mehr vom Kranführer am Kai gesteuert. In Wismar werden an Massengut vor allem Düngemittel und Salze umgeschlagen. Um digitale Technologien vor unbefugten Eingriffen zu schützen, wird zeitgleich Systemsicherheit implementiert. Unlängst ist der Hafen nach der Norm ISO-27001 zertifiziert worden. Sie bescheinigt einen IT-Grundschutz gegenüber etwaigen Cyber-Attacken.

In diesem Jahr sind konjunkturell bedingt über Wismar wie an vielen anderen Hafentandorten dunkle Wolken aufgezogen. Der Geschäftsführer rechnet für 2024 mit einem Umschlagergebnis „leicht unter dem des Vorjahres“. ■ **schw**



Opening new horizons

Überseehafen Rostock
Der Universalhafen



www.rostock-port.de