

Die 1934 gegründete Lübecker Hafengesellschaft gehört fast zu 100% der Hansestadt Lübeck. Neben 1000 direkten Mitarbeitern stehen noch bis zu 5000 weitere Mitarbeiter mit dem Lübecker Hafen in Verbindung, somit haben die Region Lübeck und die Menschen, die dort leben, durch die LHG Vorteile, denn sie sichert Arbeitsplätze und somit auch die Steuereinnahmen der Stadt.

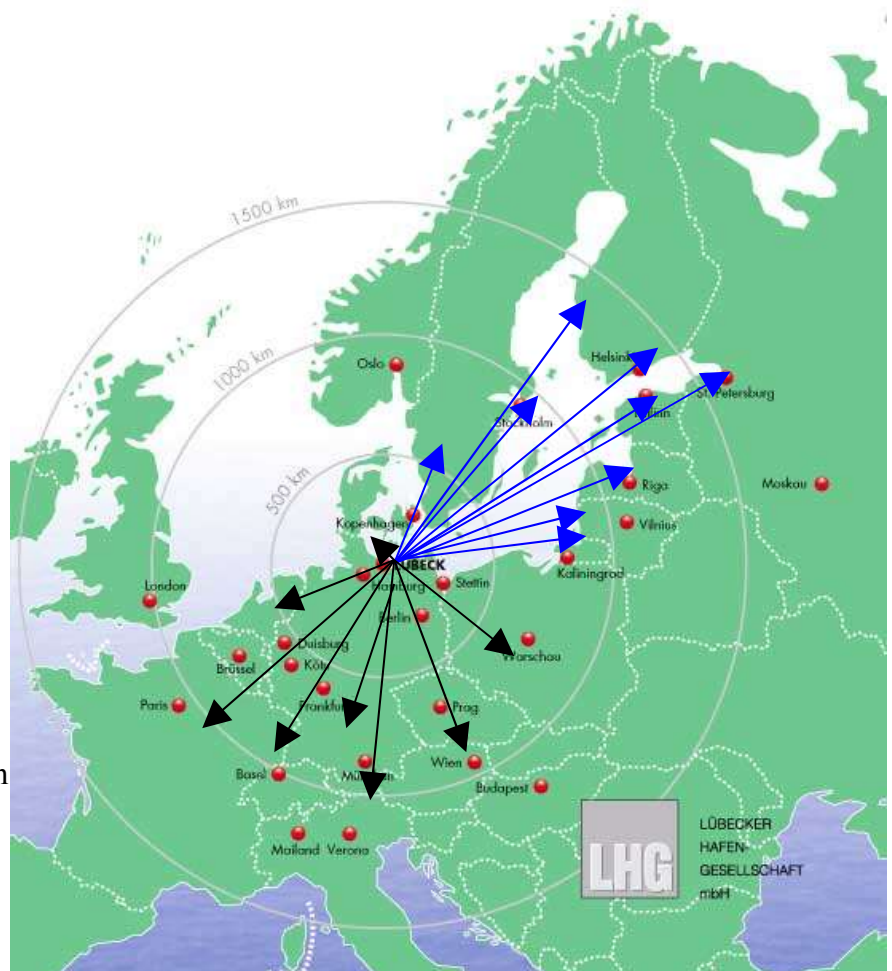


Terminal Skandinavienkai

Um den Standort Lübecker Hafen noch weiter auszubauen, hat die Hansestadt Lübeck bereits mehr als 15 Mio. € zum Beispiel in den Ausbau des Skandinavienkais investiert, insgesamt haben die Hansestadt Lübeck und die LHG in den letzten 10 Jahren jedoch bereits 200 Mio. € in den Lübecker Hafen investiert. So kann der Lübecker Hafen seinen Ansprüchen gerecht werden und seinen Kunden noch besser 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr zur Verfügung stehen.

Der Umschlag des gesamten Hafens betrug 2005 27,5 Mio. t, davon deckte der Skandinavienkai den größten Anteil mit 18 Mio. t ab. Mit diesem Umschlag und einem gedeckten Lager von 22 ha gehört der Lübecker Hafen zu den größten Ostseehäfen Europas mit Verbindungen zu 25 weiteren Häfen in den Ländern: Finnland, Schweden, Lettland, Estland und Russland.

Weiterhin besitzt der Lübecker Hafen hervorragende Verbindung ins Hinterland über die A1 nach Hamburg, die A20 nach Rostock und die A7 nach Flensburg. Außerdem gibt es eine Anbindung an das Schienennetz sowie an den Elbe-Lübeck-Kanal und somit auch zum europäischen Binnenwasserstraßennetz. Die Verbindungen ins Hinterland gehen bis nach BeNeLux, Osteuropa und auch Südeuropa.



Transporte im Ostseeraum per Schiff (blau)

Transporte ins Hinterland per Lkw, Bahn oder Binnenschiff

Die Papierindustrie ist ein sehr wichtiger Aufgabenbereich für den Lübecker Hafen, denn der Hafen, insbesondere das Terminal Schlutup ist Europas größter Papierlagerort und Verteilungszentrum. Die Länder Schweden und Finnland sind in diesem Bereich die Haupthandelspartner.

Ein wichtiges Standbein des Lübecker Hafens Skandinavienkai ist der RoRo- Verkehr (Roll-on Roll-off), das heißt, die Fracht die sich in LKWs oder in Trailern befindet, wird von und an Bord gerollt. Dafür haben die Schiffe am Bug und am Heck eine Öffnung. Das Besondere ist, dass die Trailer ohne die dazugehörige Zugmaschine auf das Schiff kommen. Die Vorteile dabei sind, dass die Fahrtzeit des Fahrers mit dem Schiff gespart wird und die Zugmaschine andernorts schon wieder benutzt werden kann. Der Ro-Ro-Verkehr spart also Zeit und Geld. Eisenbahnwaggons werden zum Beispiel mit Hilfe des Trajektverkehrs auf die Schiffe transportiert, das heißt der Zug kommt mit seinen Waggons allerdings ohne Lok auf das Schiff. Dafür gibt es extra ausgerichtete Eisenbahnfähren und es sind speziell zwei neue Anleger am Skandinavienkai für diesen Verkehr ausgerüstet worden.

Beim kombinierten Verkehr werden zum Beispiel die Trailer des Lkws mit dem Zug transportiert und dann auf das Schiff verladen.

Auf diese Weisen kann die Fracht besonders schnell verladen und weiter transportiert werden.



Kombinierter Verkehr

Zwei weitere wichtige Aufgabenbereiche des Skandinavienkais sind der Containerumschlag, sowie die PKW- und Passagierbeförderung. Jährlich sind es etwa 300000 Passagiere, die größtenteils mit der TT-Line und den Finnlines nach Skandinavien reisen.

Eine hohe Zahl an umgeschlagenem Stückgut machen Pkws am Terminal Skandinavienkai aus.

Die Zukunftsprognose des Lübecker Hafens ist sehr positiv, denn der Umschlag soll sich von 27,5 Mio. t auf 36 Mio. t vergrößern. Ein besonderes Potential liegt bei den Baltischen Staaten. Wenn man davon ausgeht, dass der Umschlag 1997 bei 100% lag, waren es 2000 130% und 2010 soll der Umschlag bei 308% liegen.

Insgesamt trägt der Hafen also sehr zur wirtschaftlichen Stabilisierung der Region bei, er sichert Arbeitsplätze und ist auch in der Zukunft noch vielversprechend und ausbaufähig.

Quellen:

www.lhg-online.de/

www.lhg-online.de/german/presse/050124.htm

Lübeck, den 9.09.2006

Lasma & Annekarin