

# Die Lübecker Häfen

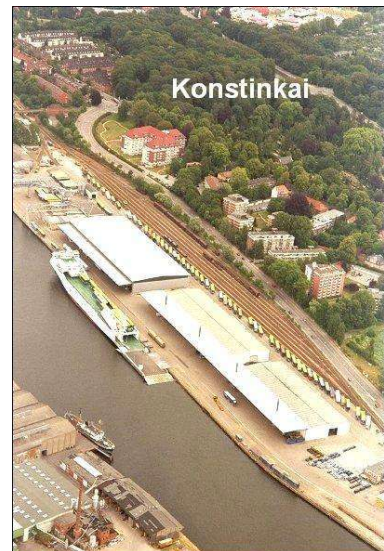
**Von:**

**Vivienne Vidal  
Kim Hartmann  
David Hanisch**

# Allgemeine Informationen

Die am 31.12.1934 gegründete Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) ist der größte deutsche Hafenbetreiber an der Ostseeküste. Lübecks fast 100%ige Tochter beschäftigt cirka 1000 Mitarbeiter. Mit 600 Arbeitsplätzen hängt eine noch höhere Arbeiteranzahl unmittelbar vom Hafen ab und trägt somit zur konjunkturellen Stabilisierung und Entwicklung der Region Lübeck bei.

Die LHG lässt sich in vier Häfen aufteilen: Nordlandkai, Konstinkai, Terminal-Schlutup und in den wichtigsten Teil, den Skandinavienkai.



Ladungsschwerpunkte sind beim Nordlandkai Papier, Neufahrzeuge jeglicher Art sowie Schwergut. Der Konstinkai hat ebenfalls als Ladungsschwerpunkt die Neufahrzeug- und Schwergutabfertigung. Dazu kommt allerdings noch der Trailer- und LKW-RoRo-Verkehr sowie Forstprodukte. Im Terminal-Schlutup werden besonders Forstprodukte aus Schweden zum Weitertransport ins europäische Festland verarbeitet.

Eine sehr gute Infrastruktur lässt den gesamten Hafen seit Jahren stetig wachsen. Zu dieser Infrastruktur gehört vor allem die hervorragende Hinterlandanbindung. Besonders die Autobahn A1, die Lübeck mit Hamburg verbindet und das effiziente Schienennetz, welches wöchentlich von durchschnittlich 35 Zügen aus europäischen Hauptindustriezentren in Richtung Hafen frequentiert wird. Eine weitere Stärke des Lübecker Hafens ist der ausgezeichnete Roll – on – Roll – off - Verkehr (RoRo). Beim RoRo - Verkehr kann eine Fracht schnell von LKW, Schiff oder Bahnwaggon von beziehungsweise an Bord „gerollt“ werden. Der größte deutsche Ostsee-Containerhafen garantiert seinen Kunden 365 Tage durchgehende Abfertigung. 25 Partnerhäfen an der Ostsee wissen diesen Vorteil zu schätzen, sodass der Lübecker Hafen im Jahr cirka 7800 An- und Abfahrten registriert. Die LHG ist somit eine wichtige Drehscheibe für alle Ladungsarten im kompletten Ostseeraum. Langfristige Verträge an weltweit führende Papierhersteller in Schweden und Finnland garantieren der LHG auch in Zukunft eine optimale Auslastung. Dies war für die LHG ein wichtiger Grund, um in den Umbau des Hafens und in Erweiterungen zu investieren. Im Zuge dessen wird ein neuer 18 ha großer Terminal (Terminal Seelandkai) in Lübeck - Siems entstehen. Außerdem kommt es auf dem gesamten Gelände der LHG zum Einsatz modernster EDV. Die Hauptverwaltung der LHG befindet sich im neu erbauten Hafenhause.

## Das Hafenhause

Das Hafenhause Lübeck Travemünde spielt zum einen eine wichtige logistische Rolle für den Fährhafen Lübeck Travemünde, zum anderen repräsentiert es die Lübecker Hafengesellschaft ( LHG ) als solches.

Nach cirka 40 Jahren wechselte die Verwaltung der Lübecker Hafengesellschaft (LHG) ihren Standort von der Untertrave 14 – 16 der Lübecker Altstadt zum Skandinavienkai.

In erhöhter Lage errichtet, fällt es durch die skandinavisch anmutende Architektur auf: So besteht die Fassade aus vielen Glas- und hellen Holzelementen. Der finnische Architekt Pekka Salminen demonstriert mit seinem Logistikzentrum folglich die Verbindung des Lübecker Fährhafens mit Skandinavien. Der Bau des neuen Hafenhauses hatte am 3. März 2005 begonnen und sollte bis August 2006 beendet sein. Der Abschluss der Bauarbeiten ist jedoch noch nicht gänzlich erreicht. Die Investitionssumme betrug ungefähr 20 Millionen Euro.

In dem Hafenhause befinden sich unter anderem die Büroräumlichkeiten des Generalmieters, der LHG. Da das Gebäude einen Passagier und Frachtterminal sowie Büroflächen für Hafenbetriebe, Zoll und Wasserschutzpolizei beherbergen soll, findet man vor Ort einen Pendelbus, der die Passagiere zu den Fähren bringt. Zudem sind größere Schifffahrtsgesellschaften, wie „Finnlines“ und „TT- Line“ vertreten. Die „TT-Line“ ist von Hamburg nach Travemünde gezogen und bekennt sich auf diesem Weg zum neuen Fährhafen. Offenbar hat die neue Lage des Hafenhauses weitere Vorteile. So liegt der Bau am Südgate, nicht direkt am Wasser. Die Fläche am Wasser kann zum Beispiel für den RORO- Verkehr verwendet werden. Der Umzug und die somit direkte Verbindung zum Skandinavienkai verbessert natürlich auch die Kommunikation zwischen den Betreibern des Hafens und zwischen der Kundschaft, da die Wege kürzer sind als zuvor. ImHafenhause arbeiten ca. 550 Mitarbeiter.

# Gewerbegebiet Lübeck-Skandinavienkai



Der Skandinavienkai ist der größte der fünf Lübecker Terminals und mit acht Anlegern der größte Fährhafen Europas. Die Geschichte des Skandinavienkais ist eine Erfolgsstory. 2002 wurden 16,5 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen und auf dem Schienen- und Straßenweg weiter transportiert.

Befördert werden Maschinenteile aller Art, Genuss- und Nahrungsmittel. Schiffe vor allem aus Schweden, Finnland und dem Baltikum verladen hier ihre Waren.

Der rund 47 Hektar große Skandinavienkai ist ein Terminal für Passagier-, Kreuzfahrt- und Güterverkehre. LKW, Trailer, Container, Eisenbahnwaggons und PKW werden hier abgefertigt.

Im Jahre 1975 erhielt der Kai eine Gleisanbindung mit vorgestelltem Bezirksbahnhof zur Abfertigung von kombinierten Eisenbahn- und Güterfährern. Ende der 80er Jahre wurde ein Planungskonzept entwickelt, das einen fünfstufigen Ausbau vorsieht.



1991 hat die Bürgerschaft den Ausbau des Skandinavienkais beschlossen. Prognosen bildeten die Grundlage für die Studie "Skandinavienkai 2000". Fachleute prognostizierten einen Zuwachs im Güter- und Passagierverkehr. Sie gehen von einem Aufkommen für den reinen Fährverkehr von rund 16 Millionen Tonnen aus für das Jahr 2010 (ohne Eigengewichte), das ist eine Verdoppelung innerhalb von 20 Jahren. Letztes Jahr verzeichnete die Lübecker Hafengesellschaft 13,7 Prozent Wachstum am Skandinavienkai.

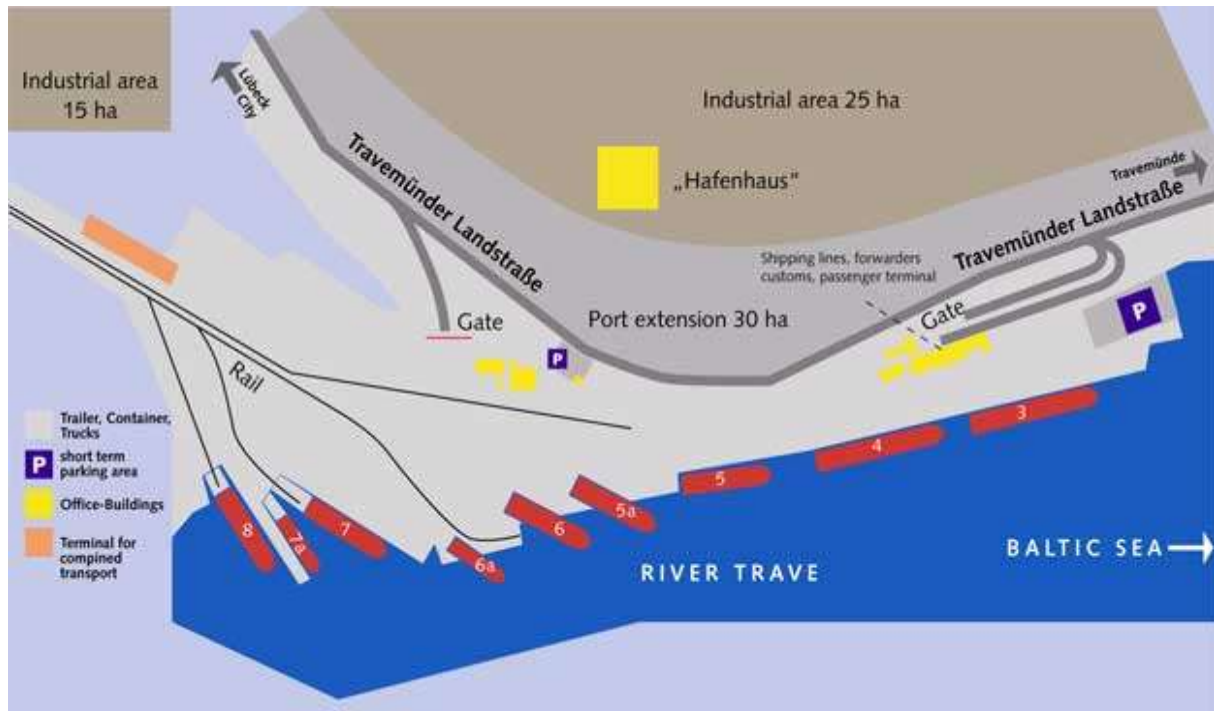
Eine gerade Kaimauer ist errichtet worden, die mehr Wassertiefe zulässt. In einer zweiten Stufe wurde die Fläche für die Güterabfertigung erweitert und der Personen- und Fährverkehr geteilt. Als drittes wurde das Gleis parallel zur Travemünder Landstraße verlegt, dann wird die

Travemünder Landstraße aufgehoben und eine Hafenfläche von 20 Hektar sowie ein 25 Hektar großes, neues, hafenzugewandenes Gewerbegebiet geschaffen. Zeitgleich soll ein neues Terminal entstehen.

Cirka 200 Millionen Euro werden insgesamt in den Ausbau des Skandinavienkais bis zum Jahr 2010 investiert. Bisher werden am Skandinavienkai alle Passagier- und Kreuzfahrtschiffe abgefertigt und 60 Prozent des gesamten Güterverkehrs. In Zahlen ausgedrückt: 650 000 Passagiere legten 1997 am Skandinavienkai an und 450 000 rollende Ladungen. 130 Hafenarbeiter sorgen dafür, dass die Fracht verladen und verschickt werden kann. Der Begriff rollende Ladungen oder auch RoRo-Verkehr (Über die Ladegleise fahren mit Gütern beladene Züge direkt in das Innere. Die Transportmittel werden gleich mitverladen, so dass ein Umpacken der Waren entfällt. Sie rollen sozusagen von der Schiene ins Schiff, wieder auf die Schiene und an ihren Bestimmungsort) genannt, verweist auf die Art der Abfertigung. Innerhalb von ein bis zwei Stunden sind die Schiffe leer geräumt. Bezeichnend für den Skandinavienkai ist, dass die Güter an Land nicht von einem Transportmittel auf ein anderes umgepackt werden. Hallen für eine Zwischenlagerung sind daher nicht nötig.

Nicht länger als 36 Stunden werden Container oder Trailer auf dem Hafengelände abgestellt. Sie benötigen Stellplätze. Für die Zugmaschinen, Spezialstapler und LKWs muss es große Fahr- und Wendeflächen geben.

## Erweiterung der Anlegerkapazitäten



Der stetig steigende Güterumschlag am Skandinavienkai erfordert eine Erweiterung der Anlegerkapazitäten durch eine Kombination von Rückbau, Modernisierung und Ersatz vorhandener Anleger mit einer Veränderung der voneinander abhängigen Anordnung. Die technischen Anforderungen an neue Anleger leiten sich in erster Linie aus den wachsenden Schiffsgrößen sowie notwendigen Verkürzungen der Liegezeiten ab. Eine gleichzeitige Beladung über eine Hauptdeckbrücke und eine Oberdeckbrücke mit entsprechender Zufahrtsrampe war erforderlich. Bei der am Skandinavienkai umgesetzten Lösung handelt es sich um eine als Doppeldeckbrücke konzipierte RoRo-Anlage, die als Stahlschweißkonstruktion ausgeführt wurde.

Im Bereich der alten Anleger 5 bis 6a sollten die drei bestehenden Anleger durch neue Anleger ersetzt werden. Die *Inros Lackner AG* wurde 1999 mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Anordnung von 5 Anlegern zwischen Anleger 4 und Anleger 7, sowie die Gestaltung und Erweiterung der Vorstellflächen beauftragt. Die technische Ausarbeitung wurde ergänzt durch die logistischen Untersuchungen der *Baltic Marine Consult GmbH*. In der Machbarkeitsstudie wurden die zu erwartenden Schiffsparameter und Manövriereigenschaften der Fähren, das Transportaufkommen und die für den Betrieb optimierte Terminallogistik berücksichtigt. Im Ergebnis wurde eine Variante mit drei neuen Anlegern und perspektivisch zwei weiteren im Bereich Anleger 5 bevorzugt.

Die Erweiterung der Anlegerkapazität erfolgte, wie der gesamte Ausbau des Skandinavienkais, in mehreren Bauabschnitten bei uneingeschränktem Terminalbetrieb. Bereits 1999 wurde im Auftrag der Hansestadt Lübeck und der

Lübecker Hafengesellschaft der Umbau des Anlegers 6a durch die Inros Lackner AG geplant und die Ausführung durch die Bauüberwachung begleitet. Im Juli 2000 ging der Anleger 6a in Betrieb. Am vorhandenen Anleger 5 wurde im Jahr 2000 die Hauptdeckbrücke überholt und eine provisorische Oberdeckbrücke mit Zufahrtsrampe hergestellt.

Baureihengleich zum Anleger 6a wurde im Jahr 2005 der Anleger 6 rückgebaut, um ihn durch zwei ebenfalls mit Doppelrampen ausgerüstete Anleger zu ersetzen. Die Fertigstellung des neuen Anlegers 6 wurde im Oktober 2005 abgeschlossen und ist seit November 2005 in Betrieb.

Im September 2005 wurde mit den Arbeiten am Anleger 5A neu begonnen. Diese Maßnahme beinhaltet die Erstellung einer baureihengleichen RoRo-Anlage. Während die Ausführung der Infrastruktur auf der Grundlage der vorangegangenen Anleger erfolgt, werden aus Kosten- und Zeitgründen die vorhandene Oberdeckbrücke und der Stahlteil der Zufahrtsrampe vom Anleger 5 zum Anleger 5a umgesetzt. Der Anleger 5a wurde im Mai 2006 fertig gestellt.

Es werden insgesamt 35 ha Gewerbefläche neu erschlossen. Die vorhandene Bebauung an der „Ovendorfer Straße“ und das ökologisch besonders wertvolle Gebiet „Borndiek“ machen eine Aufteilung in zwei Teilflächen erforderlich. In dem direkt an der Hafenerweiterungsfläche gelegenen Bereich Gewerbegebiet B werden 20 ha Baufläche, im Gewerbegebiet A südlich der „Travemünder Landstraße“ bzw. westlich des Bereichs Borndiek werden 15 ha realisiert.

**Allgemeine Informationen:  
Das Hafenhhaus:  
Gewerbegebiet Lübeck Skandinavienkai:**

**David Hanisch  
Vivienne Vidal  
Kim Hartmann**

#### **Quellen:**

- [www.travemuende-netz.de](http://www.travemuende-netz.de)
- [www.luebeck-tourismus.de](http://www.luebeck-tourismus.de)
- [www.meinestadt.de](http://www.meinestadt.de)
- [www.luebeck.org](http://www.luebeck.org)
- [www.inros-lackner.de](http://www.inros-lackner.de)
- [www.b-h-g.eu](http://www.b-h-g.eu)
- [www.stadtzeitung.luebeck.de](http://www.stadtzeitung.luebeck.de)
- [www.hl-live.de](http://www.hl-live.de)
- [www.ferrycenter.fi](http://www.ferrycenter.fi)
- [www.lhg-online.de/hafen.de](http://www.lhg-online.de/hafen.de)
- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
- [www.welt.de](http://www.welt.de)
- [www.pointoo.de](http://www.pointoo.de)
- [www.lust-auf-ostsee.de](http://www.lust-auf-ostsee.de)
- [www.wj-luebeck.de](http://www.wj-luebeck.de)
- [www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)
- [www.travemuende.de](http://www.travemuende.de)
- [www.hafenhhaus-luebeck.de](http://www.hafenhhaus-luebeck.de)