

Die Bedeutung des Hafenstandortes Lübeck für die Region

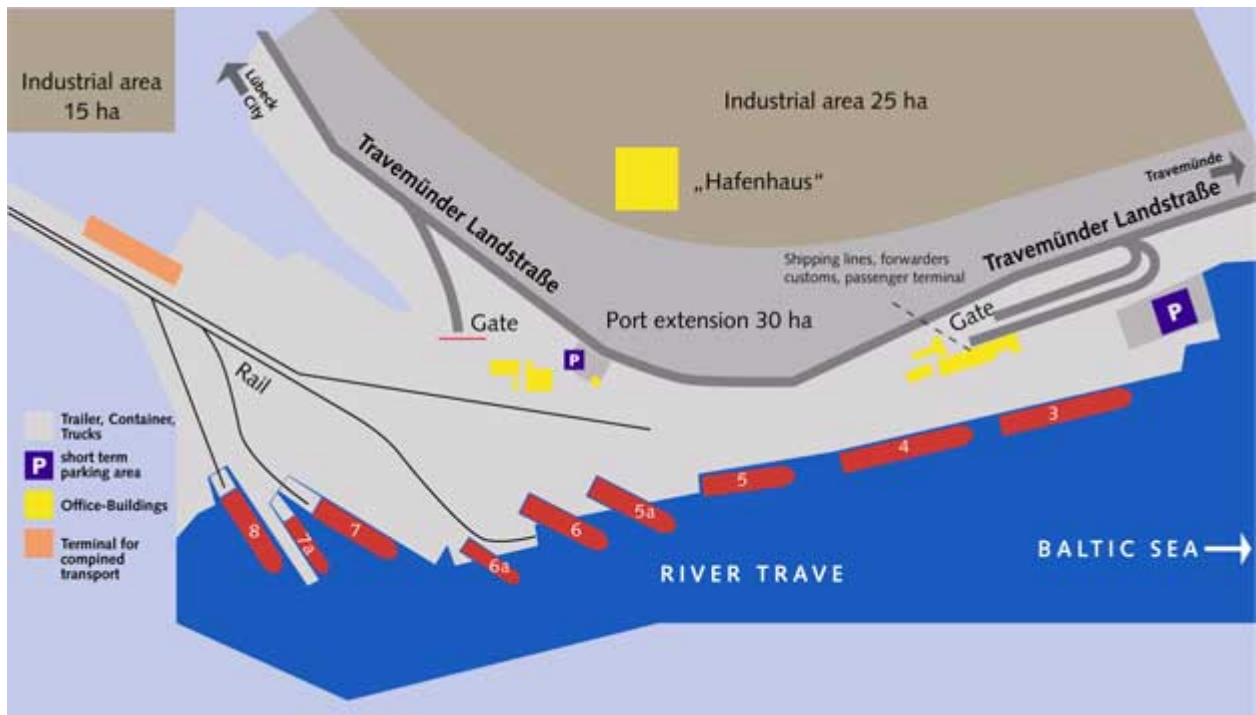
Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) ist mit Abstand Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee. Somit bietet sie mit dem Terminal Skandinavienkai einen Beitrag zu schnellen, wirtschaftlichen und effizienten Transportketten. Durch den Hafen ist Lübeck das größte Verteilerzentrum für die schwedische und finnische Papierindustrie in Europa geworden. Außerdem hängen von ihm schätzungsweise 6000 Arbeitsplätze ab. Dadurch leistet der Hafen einen wichtigen Beitrag zur konjunkturellen Stabilisierung der Region. Außerdem verkehren rund 300.000 Passagiere jährlich am Skandinavienkai und fördern so weiter die Wirtschaft der Region.

Die Wirtschaftskraft der Lübecker Hafen Gesellschaft

Im Jahr 2004 wurde ein Wachstum von acht Prozent erreicht, was einen Umschlag von 27 Millionen Tonnen in Zahlen bedeutet – so viel wurden bis zu dem Zeitpunkt noch nie erreicht. Die bisherige Hafeninfrastruktur würde das zukünftige Güteraufkommen nicht mehr bewältigen, so lauten die Einschätzungen der Beteiligten. Für das Jahr 2010 wird im Lübecker Hafen ein Güteraufkommen von fast 35 Millionen Tonnen geschätzt. Davon entfallen 20 Millionen Tonnen auf Skandinavienkai, wo jetzt schon rund 17 Millionen Tonnen umgeschlagen werden. Der Skandinavienkai verzeichnet seit über 40 Jahren kontinuierlich steigende Umschlagzahlen. Heute werden täglich etwa 100 Abfahrten pro Woche nach Helsinki, Turku, Rauma, Uusikaupunki, Göteborg, Malmö, Trelleborg, Halmstadt und Helsingborg registriert.

Die Funktionsweise der Lübecker Häfen

Um die Funktionsweise der Lübecker Häfen zu erläutern, wird nun vor allem der Skandinavienkai stellvertretend für den gesamten Lübecker Hafenkomplex beschrieben. Aufgrund der Größe und der Vielfalt dieses Komplexes wird dieser im folgenden Text „Lübecker Häfen“, statt bloß „Lübecker Hafen“ genannt.



Der Skandinavienkai ist das größte Terminal der Lübecker Häfen. Mit 650.000 m² in gesamter Ausdehnung und einer Kailänge von 2000 m gehört dieses Terminal zu den größten Fährhäfen Europas.

Durch die enorme Kailänge verfügt der Skandinavienkai über neun Anlegeplätze, die alle für den RoRo-Verkehr (Roll-on-Roll-off-Verkehr) gebaut wurden. Zwei dieser Anleger (auf der Karte gekennzeichnet als 7 und 8) sind speziell für die Beladung von Eisenbahnwaggons angelegt. Drei weitere sind mit Oberdeckkrampen ausgerüstet, die ein gleichzeitiges Beladen zweier Decks ermöglichen, wodurch Zeit gespart wird.

Eine noch bedeutendere Zeitersparnis wird durch das RoRo-System erreicht. „RoRo“ bedeutet „Roll on – Roll off“. Im Klartext heißt das, dass Lastkraftwagen und Waggons nicht vor dem Anleger entladen und die Ware dann in das Schiff verladen wird, sondern dass die Frachtfahrzeuge direkt als Ganzes, ohne entladen zu werden, auf das Schiff fahren. Am Bestimmungsort angekommen, fahren die Transportfahrzeuge wieder von Bord und setzen ihre Reise fort. Durch diese Effizienz konnte sich die Umschlagsleistung des Skandinavienkais stark erweitern. Dies wird im Rahmen eines Beispiels viel deutlicher: Im Jahr 2005 passierten 750.000 Lastkraftwagen und Waggons den Lübecker Hafenkomplex, was diesen als größten deutschen Fährhafen in der Ostsee auszeichnete. Für das Jahr 2006 wird diese Leistung allein vom Skandinavienkai erreicht werden.

Auch die geographische Lage des Terminals hat einen Anteil an dessen Effektivität. Der gesamte Komplex ist der südwestlichste Ostseehafen, was bedeutet, dass der Komplex die schnellste und günstigste Verbindung für die baltischen Staaten, Russland und Skandinavien mit der restlichen Europäischen Union ist. Das führte dazu, dass der Standort Lübeck mit 27,3 Millionen Tonnen den größten Ladungsumschlag der deutschen Ostseehäfen für sich beanspruchen darf.

Solche Effizienz setzt sich in der Arbeitszeit fort. Auf dem Skandinavienkai wird an 365 Tagen im Jahr und rund um die Uhr gearbeitet. Es gibt keine Zeit, an der das Terminal nicht für Kunden zur Verfügung stünde.

Die technische Ausrüstung des Skandinavienkais ist natürlich auf einem ebenso hohem Niveau wie die Bauweise. So greift der Hafen auf Reachstacker zurück, um Container mit einer dem Hafen angemessenen Geschwindigkeit verladen zu können. Reachstacker sind Fahrzeuge zum Transport von Containern, die statt eines gewöhnlichen Hubgerüsts einen

Greifarm, der die zu befördernden Container von oben packt, besitzen. Das versetzt sie in die Lage auch über andere Container hinweg zu greifen und bietet somit eine Zeitersparnis, da andere Transportfahrzeuge, die Lasten von unten aufnehmen erst um ein Hindernis herum manövrieren müssten, anstatt über dieses hinweg zu greifen. Ein weiterer Vorteil ist, dass sie erheblich günstiger sind als Kräne.

In Zahlen ausgedrückt sorgt diese Effizienz für 85 Ankünfte und Abfahrten pro Woche beziehungsweise für bis zu 13 Abfahrten pro Tag. Das Terminal gilt als die Drehscheibe für alle Ladungsarten die auf Lastkraftwagen, Waggons oder Containern transportiert werden.

All das hält die Stellzeiten für Fährschiffe im Hafen auf ein Minimum, das dem Skandinavienkai den Titel „Effizientestes Bindeglied in der europäischen Transportkette“ eingebracht hat.

Nils, Yanic, Lars