

LHG - Größter Hafenbetreiber im Ostseeraum



Die Lübecker-Hafen-Gesellschaft (kurz: LHG) existiert seit Ende 1934 und ist mittlerweile zu 100% im Besitz der Hansestadt Lübeck. Diese „ehrfache“ Betitelung brachte die Veränderungen bzw. Erweiterung des Konzerns mit sich.

Die Fläche der LHG umfasst ungefähr 150 ha, die jedoch in naher Zukunft erweitert werden soll. Durch die Vergrößerung des Skandinavienkais, d.h. durch die umfangreichen Umbauprogramme samt hohen Investitionen, wächst nicht nur die Produktivität, sondern

auch die Zahl der derzeit 1000 direkt Beschäftigten. Weitere 5.000 Arbeitsplätze sind vom Hafen abhängig. Im vergangenen Jahr (2005) betrug der Umschlag des Hafens zum 2.Mal 27,3 Mio. Tonnen und der Gewinn brachte 96 Mio. Euro mit sich. Forstprodukte, wie Papier und Zellulose, stehen beim Hafenumschlag im Vordergrund. Von 27 Mio. Tonnen sind es allein 4 Millionen Tonnen an Forst- und Papierprodukten, die für die schwedische und finnische Papierindustrie von Bedeutung sind.

Lübeck ist neben Rostock und Puttgarden, also mit seinen 27,3 Mio. Tonnen Spitzenreiter im Ostseeraum. Für das größte Terminal und die „Drehscheibe“ im Ostseeraum, dem Skandinavienkai gelten die Länder Schweden, Finnland, Russland und die Baltischen Staaten als wichtige Verbindungsträger.

Aufgrund der hervorragenden Hinterlandverbindungen Lübecks durch die 3-spurige A1 in Richtung Hamburg, die A20 in Richtung Rostock und die A7 in Richtung Flensburg verteilt sich der Transport hauptsächlich auf den Straßen mit 81%. Diese 81 % rufen jedoch einige Probleme hervor. Wegen des vielen Verkehrs auf den Straßen, entstehen schnell Staus, die Schuld an der Verzögerung der Lieferung sein können und die somit die Produktionen aufhalten würden. Deshalb soll sich bis 2010 der Modal Split (Verteilung des



Transportweges) ändern, um diese Staus und Verzögerungen zu vermeiden. Derzeit liegt die Verteilung des Schienenverkehrs „nur“ bei 16% und 3% bei dem Binnenschiffverkehr. Bis 2010 soll sich der Modal Split vor allem bei dem Schienenverkehr ändern. Der Straßentransport soll sich bis 2010 nur noch bei 55% befinden; der Schienenverkehr dagegen von 16% auf 33% gesteigert werden. Der Binnenschiffverkehr soll sich bis 2010 auch steigern, jedoch werden hier die angegebenen Prozentzahlen von 12% nicht zu erfüllen sein. Mit dieser Änderung soll der Schienenverkehr eine größere Bedeutung in der Transportkette erlangen.

Für die Sicherung ist ebenfalls bei der LHG gesorgt. Durch das so genannte „Scanning“ kann an den Gates überprüft werden, ob sich nichtangemeldete Ware in den Containern befindet. Außerdem wird von jedem Fahrer und Container Fotos gemacht zur Sicherheit und ggf. zur späteren Identifizierung.

Insgesamt zählt die LHG ca. 150 Abfahrten pro Woche. Davon gehen die meisten nach Schweden, Finnland, Russland und ins Baltikum. Zum Baltikum wird derzeit sehr viel RoRo-Verkehr (Roll-on/ Roll-off) betrieben, da der Markt noch ungesättigt ist und dort auch mehr Geld investiert wird. Der schwedische und finnische Markt jedoch ist weitestgehend gesättigt, es werden nicht mehr so viele Waren benötigt wie derzeit auf dem baltischen Markt. Dennoch zählen diese Länder zu den wichtigsten Handelspartnern der LHG, vor allem auch wegen des guten Transportweges über die Ostsee.

Es lässt sich also festhalten, dass die Häfen Lübecks, wie z.B.: der Skandinavienkai, somit ein zentrales Bindeglied zwischen Skandinavien, Russland, dem Baltikum und den großen europäischen Wirtschaftszentren ist.

Der Hafenbetrieb Lübecks boomt und wächst stetig.

Lübeck, den 12.09.2006

Dunja und Sabrina