

CTL: Intermodales Umschlagzentrum mit

Mittelständische Lehmann-Gruppe entwickelt ehemaligen HHLA-Terminal zu einer Spezialanlage auch für Schwergut und

Den Erfolg eines Hafens bestimmen neben seiner Lage und infrastrukturellen Anbindung auch die in ihm ansässigen Unternehmen.

Deutschlands größter Ostseehafen, Lübeck, beherbergt mit der 1926 gegründeten, inhabergeführten Hafen- und Schifffahrtsgruppe Lehmann ein von großer Entwicklungsdynamik geprägtes Unternehmen innerhalb seiner Grenzen. Vier eigene Terminals stehen heute zur Verfügung, in deren Weiterentwicklung der Mittelständler in den zurückliegenden 15 Jahren rund 30 Millionen Euro investiert hat. „Alle Anlagen befinden sich auf unserem eigenen Grund und Boden, was für Häfen ja sonst eher die Ausnahme ist“, hebt Dierk Faust, Mitglied der Geschäftsführung, hervor. Die letzte große Einzelinvestition liegt gerade einmal acht Monate zurück, als der neue Mo-



Bewähren sich auch an der Anlage CTL: die beiden 125-Tonnen-Mobilkrane von Terex Gottwald

bilkran für den Cargo Terminal Lehmann ausgeliefert wurde. Alles in allem rund zehn Millionen Euro hat die Firmengruppe Lehmann in den neuen CTL-Terminal investiert. „Für uns ist es der zweite Mobilkran auf die-

ser Anlage“, ergänzt Janne Kangaste, Managing Director Port Operations bei Lehmann. Auf der Gesamtanlage stehen darüber hinaus noch drei Reachstacker für den Umschlag von Containern, Wechselbrücken und

Aufliegern zur Verfügung. Denn der CTL wird auch für die Abfertigung von Container- und Trailer-Ganzzügen genutzt. Zwei Gleise von jeweils 612 Meter Gesamtlänge stehen dafür zur Verfügung. Aktuell werden drei

Ganzzüge in der Woche bearbeitet, die Lübeck – über Dänemark – mit dem schwedischen Halmstadt und Arsta/Stockholm verbinden. Der CTL ist innerhalb des Lehmann-Terminal-Quartetts der jüngste Zugewinn für das in Lübeck-Siems ansässige Unternehmen, in dessen Nachbarschaft der neue Herrengrabentunnel unter der Trave verläuft. CTL gehörte ursprünglich zur HHLA und war bei seiner Inbetriebnahme als sogenannter „Landbridge“-Terminal konzipiert. Doch die Umschlagentwicklung auf der 2003 eröffneten Einrichtung stand unter keinem günstigen Stern. 2009 schloss die HHLA die Anlage und bot sie zum Kauf an. Der Mittelständler Lehmann griff zu, passte der Terminal doch ideal zum Gesamtensemble auf dem linken Trave-Ufer – aus der Perspektive Fahrtrichtung offene See. Das Hafenunternehmen hatte sechs

Neuer LNG-Waggon schließt Logistiklücke

Hamburger VTG-Konzern steckte drei Jahre Entwicklungsarbeit in innovatives Schienenfahrzeug – Häfen als Partner

Auf dieses „Roll out“ hatte die Logistikbranche seit Monaten mit Spannung gewartet: die Vorstellung des neuen, eigens für den Transport von LNG auf der Schiene entwickelten Spezialwaggons.



Länge läuft – auch auf der Schiene: Der neue, in München vorgestellte LNG-Spezialwaggon von VTG entfaltet seine Stärke vor allem als Ganzzuglösung

Der in Hamburg ansässige Schienenlogistiker und Waggonvermieter VTG AG (Jahresumsatz 2014: 818 Millionen Euro) hatte sich die Weltleitmesse „transport logistic“ in München als Bühne für die Vorstellung des in dieser Form einzigartigen Schienenfahrzeugs ausgesucht. Drei Jahre Entwicklungszeit stecken in dem Waggon, von dem zunächst zwei Prototypen entstanden. Chart Ferro, weltweiter Anbieter von Vertriebssystemen für Erdgas, tritt dabei als Partner von VTG für den Bau des Tanks in Erscheinung.

Und das sind die wichtigen Eckdaten für den Waggon, der rein optisch durch seine außergewöhnliche Länge auffällt: Das Schienenfahrzeug ist mehr als 24 Meter lang, hat ein Eigengewicht von 46 Tonnen und ein Fassungsvermögen von gut 111 Kubikmetern Flüssigerdgas. Zu den zahlreichen Herausforderungen, die die Ingenieure zu lösen hatten, gehörte vor allem die Anforderung, dass das LNG über einen längeren Zeitraum sei-

nes Tiefsttemperatur von minus 155 bis minus 162 Grad Celsius hält. Das gelang unter anderem durch den Bau eines doppelwandigen Behälters, der mit einer speziellen Vakuumisolierung ausgestattet ist. So kann das LNG bis zu sechs Wochen im Tank verbleiben. Dieser lange Zeitraum birgt für den Nutzer einen wichtigen Systemvorteil: Denn damit eignet sich der Waggon als sicheres „rollendes LNG-Lager“. Auch die-

ses Detail steht für den hohen Entwicklungsaufwand: die spezielle Aufhängungs- und Lagerungstechnik des Innentanks im Außentank. Dafür waren aufwendige Schwingungsberechnungen und Versuche durch die VTG- und die Chart-Ferro-Konstrukteure erforderlich. Bei VTG ist man davon überzeugt, dass der neue Kesselwaggon ein Markterfolg wird, gilt doch LNG als zukunftsweisender Energieträ-

ger für viele Anwendersegmente: neben der Seeschifffahrt auch für Nutzfahrzeuge oder für Binnenschiffe. Doch auch die Industrie, die für ihre Prozesse auf Erdgas zurückgreift, erkennt VTG als potenziellen Nutzer. Ganzzüge könnten in wenigen Jahren zwischen den Importterminals in den Seehäfen und dem Hinterland verkehren. Bislang steht für die Binnenlandversorgung nur das Binnenschiff, der Lkw-Tankzug oder der mit dem Truck bewegte Spezialcontainer zur Verfügung. Der neue Spezialwaggon fasst dabei soviel Flüssigerdgas wie zwei Lkw. Die Möglichkeiten, die das innovative Schienenfahrzeug bietet, hat unter anderem der Hafen Brunsbüttel erkannt und schnell gehandelt. Mit dem Hamburger Schienenlogistiker und Waggonvermieter wurde zu Jahresbeginn eine Kooperation besiegelt.

genügend Raum für weiteres Wachstum

Projektladung – Zwei Mobilkrane im Einsatz – Entschieden Plädoyer für Erhalt und Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Jahre zuvor bereits eine günstige Zukaufoption genutzt, nachdem zuvor die Lübecker Traditionswerft Flenner ihren Betrieb eingestellt hatte. Sie erwarb 2004 auch dieses Areal und entwickelte darauf in den Folgejahren, eigenfinanziert, den heutigen Lehmannkai 2 (LK 2). Hier befindet sich zugleich die Firmenzentrale des Unternehmens, zudem auch ein eigener Reedereibetrieb. „Auf der Gesamtheit unserer Anlagen schlagen wir heute rund zwei Millionen Tonnen im Jahr um“, berichtet Holger Lehmann, geschäftsführender Gesellschafter. CTL wird seit seiner Übernahme im Jahr 2010 zu einer multimodalen Drehscheibe ausgebaut. Hauptkunde des Terminals: die finnische Containerships. Sie schloss mit Lehmann einen Mehrjahresvertrag. Für Kangaste ergänzen sich die beiden Unternehmen „geradezu ideal“. Das im europäischen Kurzstreckenseeverkehr aktive Unternehmen wachse „sehr dynamisch“. Aktuell bietet Containerships zwei Abfahrten je Woche ab dem CTL. Doch dabei soll es nicht bleiben, betont Kangaste. Aufgrund seiner sehr guten Kranbestückung soll der CTL in den Folgejahren auch



Reachstacker sorgen für den Umschlag auf dem CTL

zu einem maßgeschneiderten Terminal für den Umschlag von Schwergut- und Projektladung weiterentwickelt werden, ergänzt Timo Siebahn, Assistent der Geschäftsführung und verantwortlich für dieses wertschöpfungsintensive Segment. Dabei will man auch gerne weiterhin das Binnenschiff im Vor- und Nachlauf nutzen, sagt Siebahn. Der Ostseehafen ist dafür mit seinem Hinterland über den Elbe-Lübeck-Kanal (BLK) verbunden, der 1900, nach fünfjähriger Bauzeit, eröffnet wurde. Knapp 62 Kilometer lang mündet er di-



Sehen den mittelständischen Hafendienstleister gut aufgestellt (v.l.): Dierk Faust, Janne Kangaste, Holger Lehmann und Timo Siebahn

rekt in der alten Elbschiffahrtsstadt Lauenburg in den Fluss. Was vor mehr als 100 Jahren mit großem Weitblick entstand, droht jedoch zu verfallen. Denn der Bund will den ELK nur noch „in-

stand halten“, weil es an der nötigen Verkehrsmenge fehlt. „Ein falscher Ansatz“, wie Logistikfachmann Faust betont: „Die Ladung ist grundsätzlich vorhanden, das Interesse ist es auch, ge-

rade aus dem Kreis der Projekt- und Schwergut-Sparte.“ 2014 wurden über den Kanal noch rund 665 000 Tonnen bewegt. Tendenz weiter fallend. Ein Grund: Es stehen im Markt immer weniger Schiffe zur Verfügung, die den Kanal aufgrund ihrer Abmessungen befahren können. Die Reedereien haben wegen der verheerenden politischen Signale zur Zukunftsfähigkeit des Kanals nicht mehr in die Flottenmodernisierung investiert. Deshalb setzt sich auch die Lehmann-Gruppe, unterstützt durch weitere Firmen am Standort sowie die Industrie- und Handelskammer, für den Erhalt und die Erhaltung des Kanals ein. Diese Erkenntnis eint alle Beteiligten: Man kann nicht die Verlagerung von Lkw-Verkehrsmengen auch auf das Binnenschiff einfordern, wenn auf der anderen Seite viel zu wenig getan wird, um die Leistungsfähigkeit des Wasserstraßennetzes zu erhalten.

Liebe Kinder: Unser Sandkasten ist 15 km lang...

Bei einem Urlaub auf Föhr darf der Strandkorb natürlich nicht fehlen!
Der Strand in Wyk bietet in verschiedenen Strandabschnitten für jeden Geschmack etwas.
Mieten Sie Ihren Strandkorb unter
www.strandkorb-wyk.de



Friesische Karibik.



www.foehr.de