

HL-live.de - Freitag, der 7. Mai 2021

LHG stärkt den Warentransport auf der Schiene

Der intermodale Markt wächst. Lübeck ist mit 50 wöchentlichen Abfahrten zu deutschen und italienischen Industriezentren so etwas wie ein intermodaler Brückenkopf an der Ostsee. Um diese Position weiter zu stärken, hat die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) einen Masterplan innerhalb ihrer Unternehmensgruppe erstellt.

Schwerpunkt sind die Infrastruktur und Abläufe am Skandinavienkai. Noch vor dem Sommer wird die LHG damit in der Lage sein, weitere intermodale Verkehre aufnehmen zu können. Dabei arbeiten mehrere Bereiche der Gesellschaft mit einem Netz von Maßnahmen Hand in Hand.

Vor allem geht es darum, die Kapazitäten des Travemünder Terminals im Schienenverkehr zu erweitern. Die Mengen hatten zuletzt durch die Sperrung der Trailer-Verkehre auf der Schiene durch Dänemark angezogen. Auch die kürzliche Anbindung an das Mega-Hub Lehrte dürfte künftig neue Impulse liefern. Die Mengen im Hafen entwickeln sich zudem alles in allem sehr erfreulich. In den ersten drei Monaten hat der Umschlag bei der LHG gegenüber dem Vorjahreszeitraum angezogen.

Im Mittelpunkt der Überlegungen steht das Intermodal-Terminal der LHG-Tochter Baltic Rail Gate (BRG). Das Team arbeitet testweise in einem Drei-Schicht-Betrieb und ist somit auch nachts betriebsbereit. Zudem sind die Planungen, die bestehenden 600-Meter-Gleise auf 750 Meter zu verlängern, nahezu abgeschlossen. Sie sollen so bald wie möglich realisiert werden.

Auch der operative Betrieb am Skandinavienkai ist auf steigende Mengen vorbereitet. Zusätzliche Stellflächen für Trailer stehen zum Teil schon bereit; weitere sind in Sicht, denn der Skandinavienkai wird weiter ausgebaut. Neben neuen Flächen und einer weiteren Halle entsteht auch eine ergänzende Zufahrt zum Terminal. Sie wird dazu beitragen, Verkehre in Stoßzeiten zuverlässig zu- und abfließen zu lassen.

Flankierend wird die LHG die Stelle eines Bahnkoordinators schaffen. Er soll alle Schienenbewegungen auf den innerbetrieblichen Gleisen der Hafenbahn steuern, die unter LHG-Regie insgesamt 27 Kilometer umfassen. Dazu gehören neben den Intermodal-Zügen auch einzelne Waggons und ganze Züge mit Forstprodukten, Stahl und Autos.

Forschungsprojekte wie das kürzlich vorgestellte Vorhaben Baltic Future Port sollen künftig den Hafen und seine Hinterlandanbindung mit digitalen Mitteln leistungsfähiger machen. Dazu

zählen das sogenannte Traingate sowie die interne Software-Lösung LHG Rail.

Das Traingate soll dabei systematisch alle Ladeeinheiten erfassen, die auf dem Schienenweg in den Hafen kommen. Es wird der digitalen Schnittstellenkontrolle dienen, zum Beispiel den Zustand von Waggons und Ladeeinheiten im Hafen kontrollieren. Die Software LHG Rail soll dafür sorgen, dass Gleiskapazitäten optimal genutzt werden können. Ziel der Maßnahmen wird sein, Züge am Skandinavienkai noch effektiver und besser zu beladen und zu löschen.

Eine zentrale Rolle in dem Masterplan spielt die LHG-Tochter European Cargo Logistics (ECL). Sie baut kontinuierlich ihre bestehenden Verkehre aus und plant zusätzliche Abfahrten auf Duisburg, Ludwigshafen und Verona. Darüber hinaus arbeitet ECL an diversen neuen Verbindungen. Die Gesellschaft untersucht Destinationen im Bereich der West-Häfen, Luxemburg, Schweiz und Katalonien/Spanien. Auf die zunehmenden Verkehre reagiert auch Nordic Rail Services (NRS). Zuständig für einen Teil der Rangiervorgänge am Terminal, stockt NRS die Nachtschicht personell auf und schafft damit weitere Rangierkapazitäten.

Um die neuen Anforderungen zu stemmen und Transporte weiter auf hohem Niveau zu organisieren, wird ECL überdies eine neue Transport-Management-Software (TMS) einführen. Damit kann das Unternehmen intern effizienter arbeiten, und die Kunden profitieren auch direkt: Das System vereinfacht intermodale Buchungsprozesse und verbessert den Informationsfluss. Spediteure könnten somit ihre Buchungen besser überblicken, Sendungen verfolgen und aktuelle Status-Informationen erhalten.

LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens fasst zusammen: „Unsere Strategie beruht auf mehreren Ansätzen: Zum einen wollen wir bestehende Flächen noch effizienter nutzen. Wo es nötig ist, stocken wir Teams personell auf, und mit Hilfe unserer Forschungsprojekte digitalisieren wir unsere Prozesse. So stellen wir die Weichen auf optimale Nutzung unserer Kapazitäten.“