



„Die zukünftige Rolle des Containers
im innereuropäischen
Ostseeverkehr“

„Geburt“ der Shortsea Verkehre



- 1259 mit Gründung der Hanse
- Festigung des Handels im Ostseeraum
- Aufstieg Russlands ab 18 Jhd.

Geschichte des Containers

Als Urheber gilt US-Amerikaner Malcom P. McLean, der 1956 zum ersten Mal Großbehälter für den Transport auf **Lkw** und **Schiffen** einsetzte.

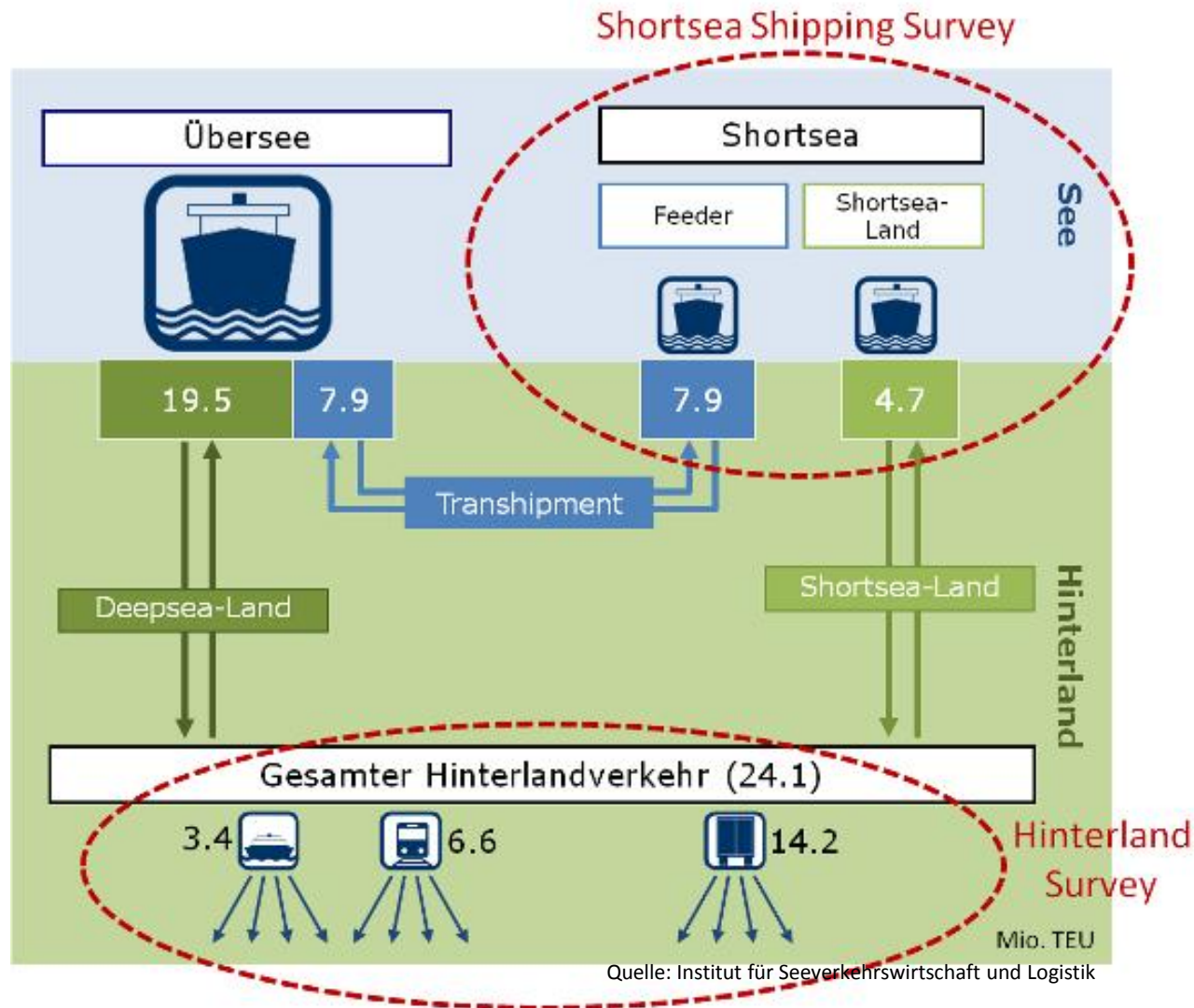
Erst 10 Jahre später (02.05.1966) lief das 1. Containerschiff (Ms Fairland) den Hafen von Rotterdam an, vier Tage später dann Bremen.

Zunächst wurden die Container nach **US-Maßgebaut**, da dieses aber auf europäischen Straßen unvorteilhaft war, wurde der **ISO-Normcontainer** eingeführt

Heute sind mehr als 100 Millionen TEU im weltweiten Umlauf



Containerverkehrsmodell



Zukunftsmarkt Shortsea

„Das Short-Sea-Geschäft hat eine Dimension erreicht, dass man allein dafür Schiffe zu einem bestimmten Terminal schickt.“

DVZ: Timm-Ulrich Niebergall, Unifeeder

Bei 25.000 – 30.000 Short-Sea-Boxen pro Quartal lohnt sich die Ladung getrennt von der Feeder-Ladung an einem Standort zu Konzentrieren.

Die wichtigsten Routen für Short-Sea-Ladung laufen laut *Niebergall* aus Deutschland und Westeuropa über Hamburg nach

Russland, Finnland und zu den übrigen Ostsee-Anreinerstaaten

Containerfeeder in der Ostsee

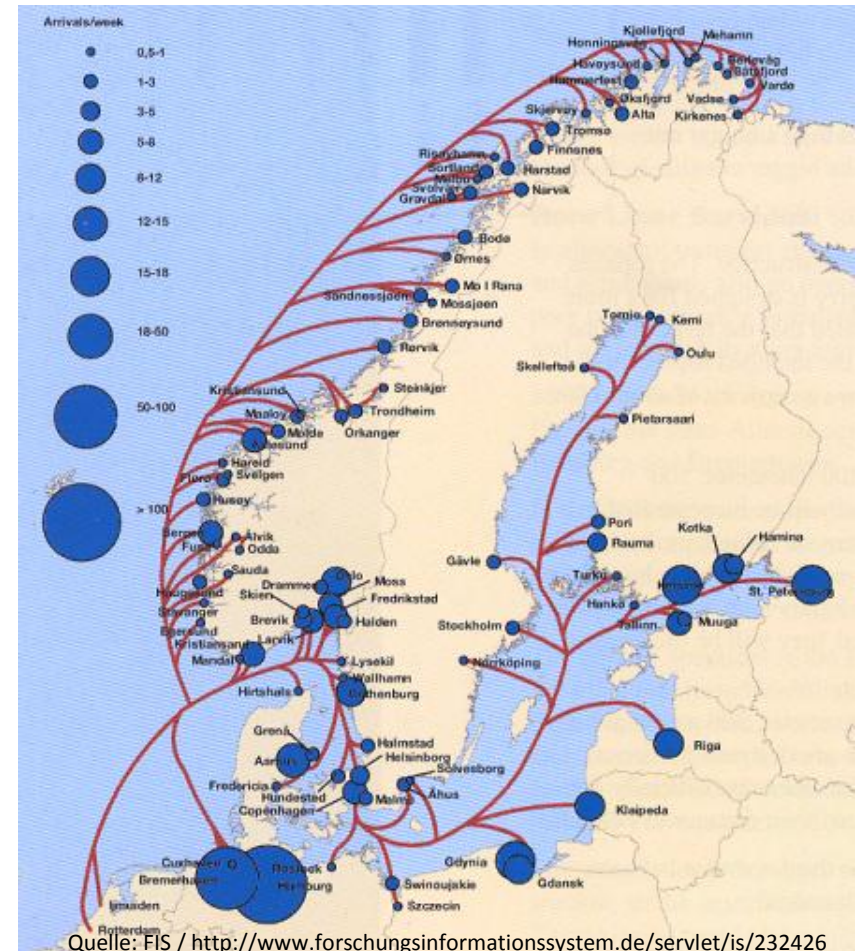
Containerfeederoute = Shortseapotenzial

Short Sea ist eine Komponente des Door-to-Door Service

Positionierung von Equipment

Grundherausforderung im Ostseeverkehr ist die Unpaarigkeit der Verkehre

Sensibilität des Ostseeverkehrs bei politischen Unsicherheiten



Ostseecontainerhäfen

1 Sankt Peterburg	RU	2.514.440	25,82%
2 Gdansk	PL	1.177.279	12,09%
3 Göteborg	SE	867.714	8,91%
4 Gdynia	PL	729.626	7,49%
5 Hamina/Kotka	FI	626.924	6,44%
6 Helsinki	FI	406.246	4,17%
7 Aarhus	DK	406.000	4,17%
8 Klaipeda	LT	402.535	4,13%
9 Riga	LV	381.099	3,91%
10 Kaliningrad	RU	323.515	3,32%
11 Rauma	FI	255.583	2,62%
12 Tallinn	EE	253.627	2,60%
13 Helsingborg	SE	187.731	1,93%
14 Kopenhagen/Malmö	DK/SE	158.915	1,63%
15 Gävle	SE	125.079	1,28%
16 Lübeck	DE	102.000	1,05%
17 Aalborg	DK	101.000	1,04%
18 Fredericia	DK	68.000	0,70%
19 Ust-Luga	RU	64.000	0,66%
20 Hanko	FI	62.079	0,64%
Andere Häfen		431.293	5,40%

Summe
9.671.685 TEU

Vorteile des Containers

- Container sind bis zu 9-fach stapelbar und ermöglichen somit eine gute Raumausnutzung an Bord oder im Depot -> *Vorteil gegenüber des Trailers*
- Die Ware im Container wird erst wieder am Zielort entladen. Somit ist die Ware vor Beschädigungen oder Diebstahl geschützt.
- Durch die Standardisierung kann der Container auf vielen Transportwegen transportiert werden.

Ro/Ro Umschlagshäfen

1 Lübeck	DE	697.000	8,80%
2 Trelleborg	SE	645.696	8,15%
3 Helsinki	FI	485.816	6,13%
4 Göteborg	SE	479.528	6,05%
5 Rostock	DE	424.089	5,35%
6 Puttgarden	DE	389.344	4,91%
7 Rødby	DK	389.344	4,91%
8 Helsingborg	SE	366.082	4,62%
9 Helsingør	DK	360.840	4,55%
10 Tallinn	EE	353.700	4,46%
11 Swinoujscie	PL	324.261	4,09%
12 Kopenhagen/Malmö	DK/SE	223.640	2,82%
13 Ystad	SE	214.942	2,71%
14 Kiel	DE	191.951	2,42%
15 Stockholm	SE	188.185	2,37%
16 Klaipeda	LT	183.803	2,32%
17 Frederikshavn	DK	156.041	1,97%
18 Kapellskär	SE	153.315	1,93%
19 Hanko	FI	149.340	1,88%
20 Turku	FI	127.805	1,61%
Andere Häfen		1.088.175	17,95%

Summe

7.592.897 Einheiten

Container vs. Trailer

- **Der Container wird bereits an Land vollständig beladen und kann so als eine Einheit bewegt werden.**
 - ✓ ein Trailer auch
- **Die Verstaung des Containers ist mit dem Abladen an Bord erledigt. So kann das Schiff schneller beladen werden und hat kürzere Liegezeiten. Dies senkt die Kosten erheblich.**
 - ✓ Gilt auch für den Trailer
- **Die Ware ist stoß- und wetterfest verpackt.**
 - ✓ auch im Trailer

-> Gemeinsamkeiten nutzen!!!

Chancen für Lübeck

- Bessere Erreichbarkeit der Terminals als in Hamburg
- Kostenersparnis bei Systemkosten im innereuropäischen Ostseeverkehr
- Unabhängig vom NOK
- Keine Unterscheidung von Containerhandling im Lo/Lo oder Ro/Ro Handling
- Erfahrungsgemäß werden ein Großteil der in Lübeck gehandelten Container Ro/Ro verladen
- Chance für alle Akteure !!!
- **Kooperation zwischen Ro/Ro Reedern und Containerreedern**

Chancen für Lübeck

TEN-T CORE NETWORK & CORRIDORS

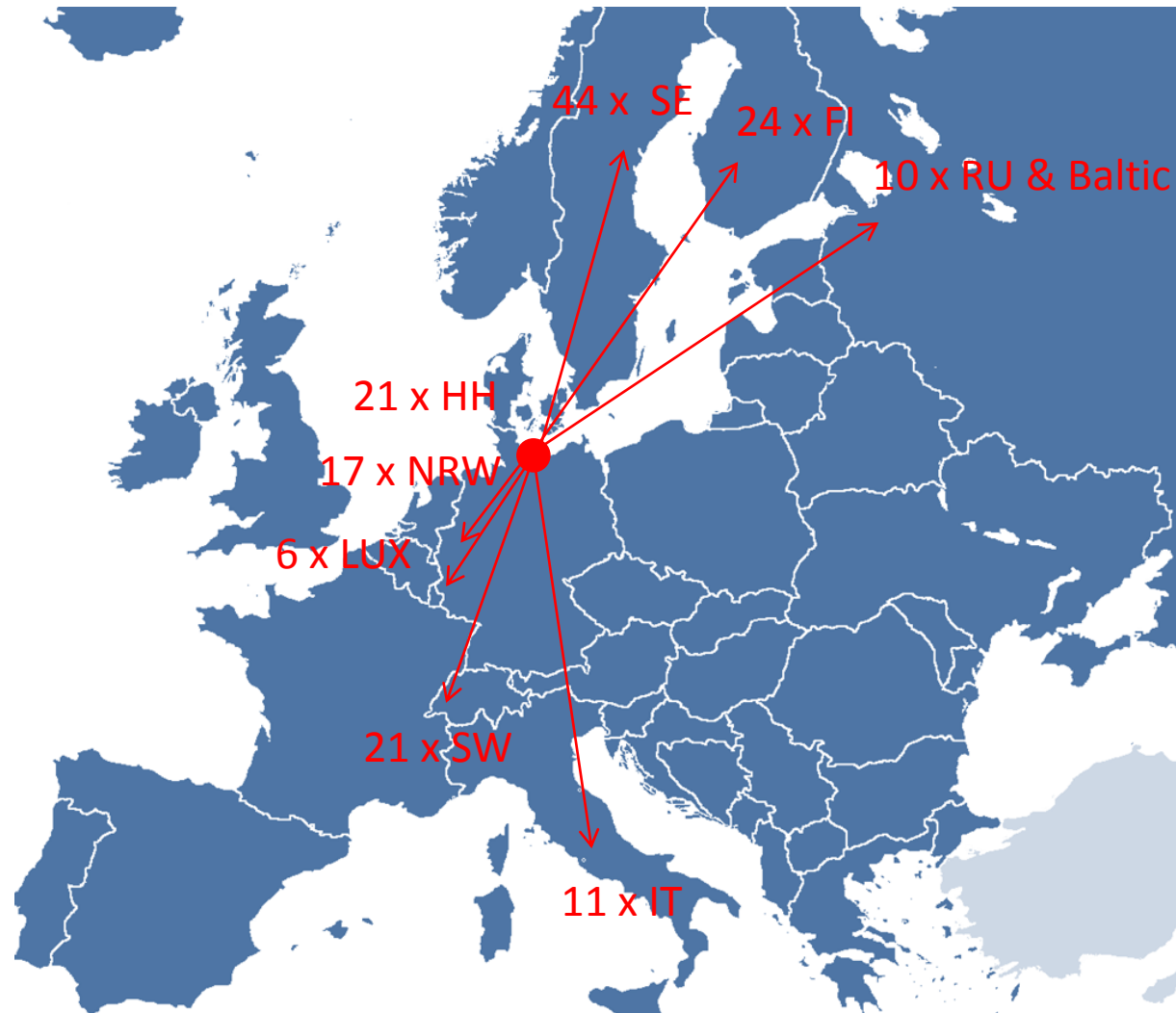


© European Commission, DG MOVE, TENec Information System 2011 • Ref. EC Proposal COM(2011) 665 October 2011 Incl. corrigé

Arrivals/week



Lübeck als Drehkreuz



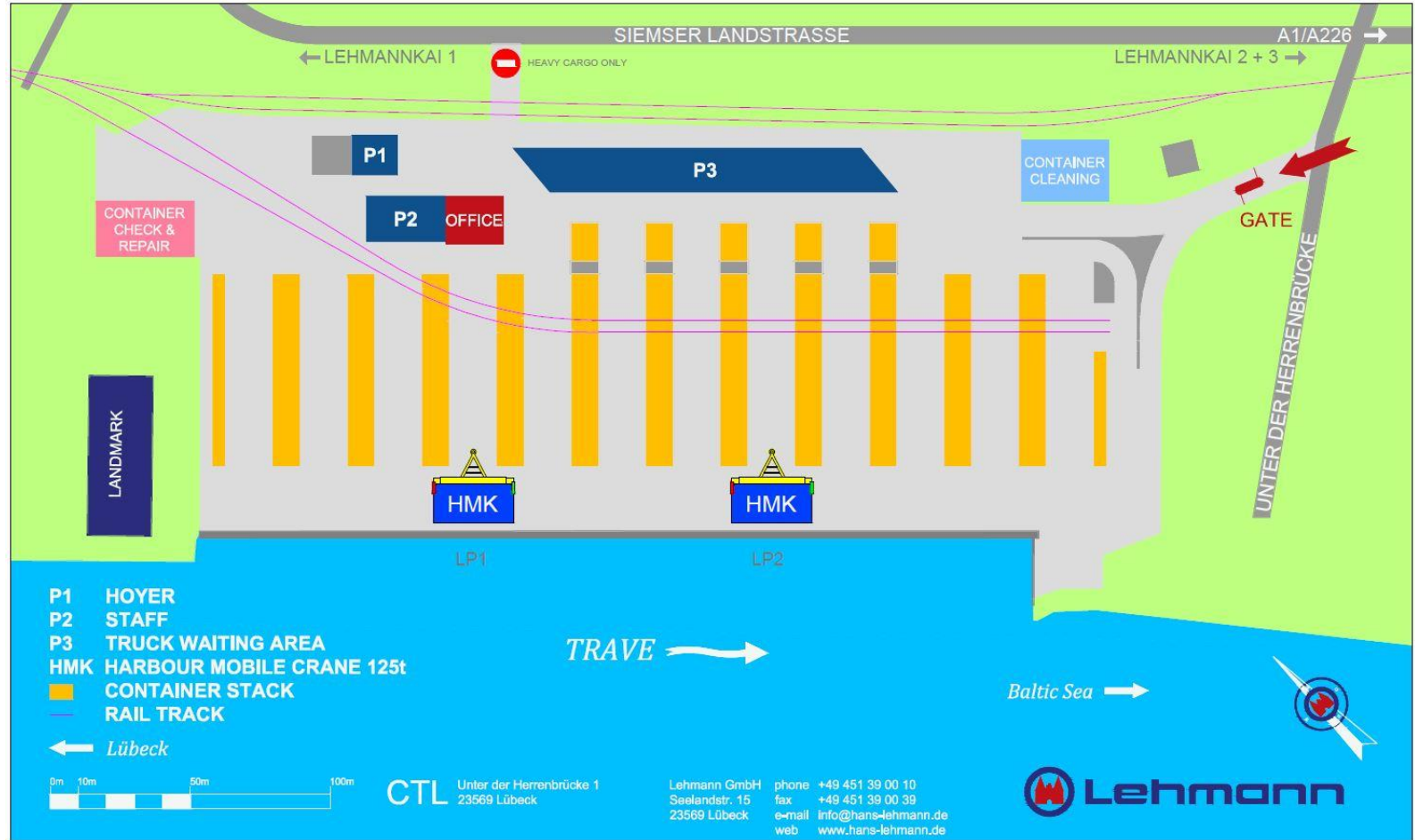
Skandinavienkai



Lehmann Terminal's



Cargo Terminal Lehmann



Cargo Terminal Lehmann

- Seit 2014 in Betrieb
- 3 Ganzzüge pro Woche
- Schiffsabfahrten Di. & Fr.
- 2014 über 10.000 Container (LoLo)
- 2015 erwarten wir ein zweistelliges Wachstum
- Bei 3. Lage / 80% Auslastung / 2 Tage Verweildauer
-> 200.000 TEU / Jahr

Lehmannkai 2

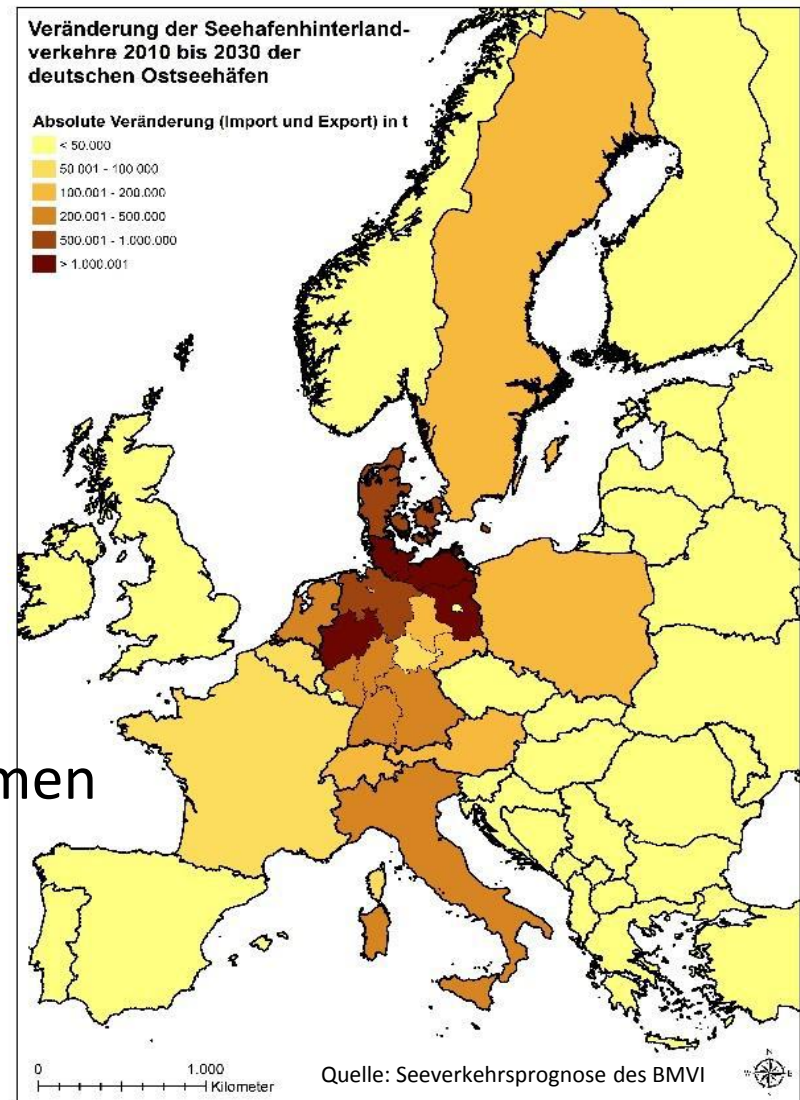


Lehmannkai 2

- 2 Ro/Ro Rampen
- 2 Anschlussgleise
- 4 Abfahrten wöchentlich
- Landkran bis 20 to
- 34.000 m² Hallenkapazität
- Fuhrpark von 1,5 – 45 to. Stapler

bis 2030 ...

- Jährlich 2,28% Wachstum
(Lübeck)
- 28 Mio. to / Jahr
(Alle Gütergruppen u. Verkehrsarten in Lübeck)
- 462 Mio. to Hinterlandaufkommen



Fazit

- Lübeck direkte Konkurrenz zu Kiel & Rostock
- Gemeinsames Standortmarketing in Lübeck
- Punkten durch Stabilität und Zuverlässigkeit
- X-Docking nutzen
- Vernetzung der Hafenterminals über die Straße
- Ro/Ro und Container müssen weiter vernetzt werden

