

„Seca-Zonen sind eine Schnapsidee“

Lübeck's Hafenchef **Sebastian Jürgens** über Intermodalpläne und die Sorge vor Rückverlagerungen von Seetransporten.

Von **Heinrich Klotz** und **Jan Peter Naumann**

DVZ: Herr Jürgens, Sie kommen als Intermodal-Fachmann der Deutschen Bahn und der HHLA zur Lübecker Hafen-Gesellschaft - LHG. Sollte sich der Markt darauf einstellen, dass demnächst eine LHG Intermodal an den Start gehen wird?

Jürgens: Nein, wir werden keine neuen Intermodalgesellschaften gründen, aber die Intermodalität am Standort weiter nach vorne bringen. Sie schafft Mehrwert für den Hafen und ist daher ein Arbeitsschwerpunkt.

Hat der intermodale Verkehr für Lübeck einen höheren Stellenwert als für andere Häfen?

Ja, das ergibt sich bereits aus der geografisch günstigen Lage. Schon meine Vorgänger haben die Möglichkeiten der Bündelung frühzeitig erkannt und mit dem Partner Kombiverkehr das Umschlagterminal Baltic Rail Gate aufgebaut. Die unmittelbare Nähe zum Skandinavienkai mit den Fähren und die Abfahrten mit dichter Frequenz bedeuten einen wichtigen Standortvorteil.

Was bringen Kombinierte Verkehre für den Hafen an Volumen und Umsatz?

Wir erfassen das Geschehen nicht nach Sparten. Wir sind mit Kombiverkehr am Baltic Rail Gate bestellt. Mit unseren Partnern zusammen, aber auch über unsere Tochter ECL, bieten wir Intermodalverkehre am Skandinavienkai und Seelandkai an. Wir kommunizieren sie dort mit den RoRo-Diensten. Die anderen Terminals Nordankai und Schlutup dienen vornehmlich der Papierlogistik. Es lässt sich auf jeden Fall eine steigende Nachfrage nach unbegleiteten Verkehren feststellen, die wir hier am Skandinavienkai neben den begleiteten LKW-Verkehren und Trailern abfertigen.

Welche Operateure haben Lübeck im Angebot?

Den stärksten Part bildet Kombiverkehr. Dann ist wie bereits erwähnt unsere Tochter ECL aktiv. Weitere Anbieter sind TX/DHL, Hupac, DB Schenker Rail und CFL.

Auf welchen Relationen?

Dank bietet sechsmal die Woche die Verbindung nach Duisburg; diese Relation wird zusätzlich sechsmal über unseren Partner Kombiverkehr bedient. Auch Verona wird zukünftig sechsmal angeboten. Ludwigshafen ist aktuell dreimal mit ECL vertreten und viermal mit Kombiverkehr, wobei ECL sowie auch Kombiverkehr jetzt die Frequenz jeweils auf fünf Abfahrten erhöhen. Schließlich fahren wir auch dreimal die Woche nach Bettembourg in Luxemburg. Damit ist das Angebot

schon recht umfassend. Wichtig ist dabei die Bündelungsfunktion in Lübeck. Wir können dank der Taktung mit den Fähren Ladung aus dem Ruhrgebiet für den Ostseeraum sehr schnell auf die verschiedenen Abfahrten in Richtung Nordeuropa verteilen.

Welche Art Ladung steckt denn hinter den Verkehren?

Es gibt Paketladung für bestimmte Kunden, aber auch Konsumgüter. Bei 50 Schiffsabfahrten pro Woche nach Schweden und 31 nach Finnland wird deutlich, welchen Stellenwert die Kombination aus Bahn- und Schiffs-transport hat. Mit Ausnahme des Spezialgeschäfts Papier gibt es keinen Schwerpunkt der Ladungsarten.

Welchen Einfluss haben Sie als Hafenchef darauf, dass Operateure das Angebot erhöhen?

Durch den Aufbau von Kombiangeboten in den Gegenhäfen. Das können wir aber nur mit Partnern bewerkstelligen. Die Schiffsverkehre sollen am Ende das Zwischenstück zwischen zwei Teilstrecken im Kombinierten Verkehr sein. Es gibt schon Angebote auf der anderen Seite der Ostsee, die aber noch ausbaufähig sind.

Woran denken Sie da?

An das Baltikum und Russland. Von den volkswirtschaftlichen Potenzialen her würden wir uns da gerne weiter entwickeln.

Würden Sie sich als Hafen auch selbst beteiligen, um Kombiangebote zu entwickeln?

Wir sind grundsätzlich zu Gesprächen bereit und bieten unsere Kompetenz im Kombinierten Verkehr unseren Geschäftspartnern im Ausland an.

Wie steht Lübeck im Vergleich zu anderen deutschen Ostseehäfen mit Kombiangeboten in das Hinterland da?

Ich gehe davon aus, dass wir Marktführer sind. Wir haben seit Jahresbeginn um etwa 40 Prozent bei den Sendungen zugelegt, und wir spüren ein deutliches Interesse von Reedern, Verladern und Spediteuren, das intermodale Angebot noch stärker zu nutzen.

Können Sie die wachsende Nachfrage auch von der Kapazität her befriedigen?

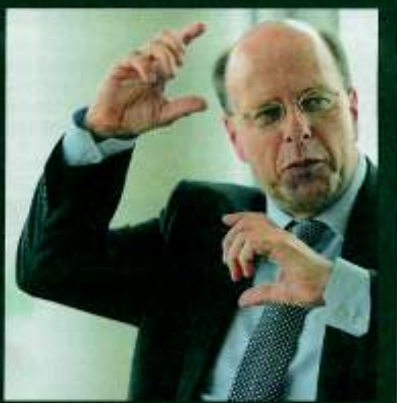
Dank vorausschauender Investitionen haben wir am Skandinavienkai und bei Baltic Rail Gate noch Reserven.

Sie haben Ihren Job als neuer Geschäftsführer der LHG in einer für den Hafen schwierigen Zeit aufgenommen. Ein inzwischen beigelegter Tarifstreit hat zu Warnstreiks und Abwanderung von Ladung geführt. Was unternehmen Sie, um das Vertrauen der Kunden zurückzugewinnen?



Sebastian Jürgens

Vor seinem Wechsel zur Lübecker Hafen-Gesellschaft arbeitete Sebastian Jürgens für die Deutsche Bahn und die HHLA als Intermodal-Fachmann. Seit dem 1. Januar bildet er zusammen mit Ulfbenno Krüger die Geschäftsführung des Lübecker Hafens. Jürgens ist auch im Vorstand der deutsch-finnischen Handelskammer.



Von seinem Büro hat Sebastian Jürgens - hier im Gespräch mit den DVZ-Redakteuren Jan Peter Naumann (links) und Heinrich Klotz - das Hafengeschehen stets im Blick.

Ich betrachte dies hier nicht als Job, sondern als langfristige Aufgabe, den Hafen in ruhiges Fahrwasser zu bringen und Kundenbeziehungen auszubauen. Wir müssen die Verlässlichkeit und die Stabilität, die wir inzwischen wieder haben, stärker nach außen transportieren.

Wie ist der Streit zwischen der Gewerkschaft Verdi und der LHG beigelegt worden?

Wir haben jetzt einen Tarifvertrag weitgehend in Kraft gesetzt und verhandeln, weil es zeitlichen Verzug ge-

geben hat, über die nächsten Themen hinter verschlossenen Türen und auf Basis der wirtschaftlichen Fakten der Gesellschaft.

Sind Ihnen Kunden abhandengekommen?

Wir haben Ladung und Dienste abgeben müssen.

Kann man einmal verlorenes Geschäft wieder zurückgewinnen?

Wir arbeiten insgesamt daran, für die Kunden ein attraktiver Geschäftspartner zu sein, und richten den Fokus

nicht ausschließlich darauf, abgewanderte Ladung zurückzuholen. Die Kunden entscheiden, welchem Angebot sie sich zuwenden wollen.

Inwieweit hat die Gesellschafterstruktur - mit der Stadt Lübeck und dem Investor Reef als Anteilseignern der LHG - den Einigungsprozess im Tarifstreit beeinflusst, und wie fällt sie bei der Hafentwicklung ins Gewicht?

Ich finde es belebend, Gesellschafter zu haben, die aus unterschiedlichen Blickwinkeln auf die LHG schauen. Beide haben ein substantielles Interesse, den Hafen langfristig zu entwickeln. Das führt zu fruchtbaren Diskussionen darüber, wie man im Einzelnen vorgehen soll - wir entwickeln uns gemeinsam in die richtige Richtung.

Wie sind die Anteile momentan verteilt?

Die Stadt hält 62,5 Prozent und Reef 37,5 Prozent.

2015 treten in der Nord- und Ostsee strenge Regeln in Kraft, was den Anteil von Schwefel im Schiffstreifstoff betrifft. Wie stehen Sie als Hafenvertreter zur Einführung der sogenannten Seca-Zonen?

Das ist eine Schnapsidee. Sie ist sicher gut gemeint gewesen, um den Umweltschutz nach vorne zu bringen. Grüne Transportketten anzubieten liegt ja in unserem ureigenen Interesse. Nur muss man sich bei jeder Maßnahme, die ergriffen wird, auch über die Auswirkungen Gedanken machen. Einen ohnehin schon niedrigen Schwefelgehalt durch einschneidende Maßnahmen noch weiter zu senken, birgt die große Gefahr von Transportverlagerungen von der See auf die Straße und damit zu einem Verkehrsträger, der die Umwelt viel stärker belastet. Das kann eigentlich nicht der Sinn sein.

Gibt es schon konkrete Auswirkungen für das Hafengeschäft aus dem Thema Seca?

Die kann es nicht geben, weil die großen Reedereien noch keine stabilen Preise für die nächsten Jahre herausgegeben haben. Man kann sich natürlich zurücklehnen und abwarten. Aber die Tatsache, dass die Reederei bisher nicht in der Lage sind, die Verteuerung genau zu beziffern, verursacht schon ein gewisses Maß an Unsicherheit. Es werden möglicherweise jetzt Transportentscheidungen gefällt, die uns im kommenden Jahr treffen werden.

Es sind noch sieben Monate bis zum Inkrafttreten der Schwefelgrenzwerte. Richtet sich der Hafen darauf ein, dass Kurzstreckenverbindungen zunehmen und die langen Strecken weniger werden?

Das kann ich im Moment nicht klar sagen. Die Finnland-Verkehre werden nicht so einfach über die Straße abgewickelt werden können. Auch Kombilösungen mit der Bahn sind schwer zu organisieren. Vielleicht stellt sich der Verleger ja auch die Frage, ob er überhaupt über die Nordsee fährt und dort die Hinterlandverbindungen nutzt - das würde uns sogar begünstigen.

Hat der Hafen Pläne, eine Bunkerstation für Flüssiggas zu errichten? LNG gilt ja als mögliche Alternative zum Schweröl als Schiffstreifstoff.

Es gibt keinen unmittelbaren Handlungsdruck, weil die Reedereien nicht sagen: „Wir brauchen das unbedingt.“ Deswegen sind wir auch nicht bestrebt, groß zu investieren.