



Lehmann

Unternehmensgruppe Lehmann in Lübeck – Herausforderungen im Schienen-Hinterlandverkehr

Die Unternehmensgruppe Lehmann in Lübeck betreibt vier eigene Hafenterminals mit einer Kai Länge von mehr als 2500 Meter. Das Unternehmen ist breit aufgestellt und bietet den Umschlag und die Abfertigung von RORO, LOLO, Stückgut, Massengut, Schwergut, hochwertige Güter wie Papier und Zellulose sowie Fahrzeuge aller Art an.

Die Reedereiabteilung betreibt derzeit 10 Minibulker auf den Europäischen Meeren für den Transport von Bulkkladungen ein neues Schiff wird dieses Jahr die Flotte vergrößern. RoPax sprach mit den beiden Geschäftsführern Sven Lohse und Henrik Lehmann über die derzeitigen Herausforderungen.



Henrik Lehmann



Sven Lohse

Lehmann

RoPax: Wie war das Jahr 2023 für die Unternehmensgruppe Lehmann im Bereich der Reederei?

Auf der Reedereiseite war das Ergebnis sehr stabil und noch gut aber nicht so gut wie die Jahre 2021 und 2022. Der Markt wird jetzt gerade etwas weicher. Die Eissituation hat etwas geholfen in Finnland. Die Zeitcharterraten für Kümos sind derzeit stabil. Das ist nach wie vor der Situation geschuldet, dass es zu wenig Schiffe auf dem Markt gibt. Es wird zurzeit viel auf Korntrakten gefahren, wir fahren auch zu 60% auf Kontrakten. Wenn das Eis weg ist, dann wird man sehen wie das Baltikum sich aufstellt und wie die Ernte ausfallen wird.

RoPax: Ist die Lehman Gruppe vom Streik in Finnland betroffen?

Im Reederei Bereich laufen wir überwiegend nur private Häfen an wo gearbeitet wird. Bei einem weiteren Kunden, wo im Hafen die letzten Wochen gestreikt wurde, haben wir den Fahrplan entsprechend kurzfristig geändert.

RoPax: Wie ist das Jahr 2023 im RoRo Umschlag im Hafen gelaufen?

Das Trailer Geschäft war relativ stabil. Das Papiergeschäft war durchwachsen im zweiten Halbjahr wurde es etwas schwächer und zum Winter weniger aber im Januar und Februar hat es wieder angezogen.

RoPax: Wie ist der Containerumschlag gelaufen?

Im Jahr 2023 war der Intermodale Verkehr sehr herausfordernd, bedingt auch durch die vielen Streiks auf der Schienenseite. Somit wurden viele Verkehre wieder auf die Straße verlagert. Dann läuft das nicht über unser Terminal, sondern direkt zum Kunden. Heute haben dreimal die Woche Züge nach Schweden sowie nach Lehrte und Verona in Italien. Aktuell machen uns die Verspätungen der Züge innerhalb Deutschlands sorgen, weil dadurch sich auch alle weiteren Abfahrten im Zweifel verspäten. Eine weitere Herausforderung sind die erhöhten Preise bei Bahn Akteu-

re, dadurch entstehen leider wieder Verlagerungspotentiale auf die Straße. Zusammenfassend war das Geschäftsjahr 2023 schon herausfordernd, gerade im Papier und KV-Bereich ist das Volumen etwas runter gegangen. Im Massengutbereich haben wir dafür aber ein Plus verzeichnen können. Die zwei Jahre davor waren die Zahlen sehr gut, von daher ist das Bild insgesamt stabil durch unsere

“Zusammenfassend war das Geschäftsjahr 2023 schon herausfordernd, gerade im Papier und KV-Bereich ist das Volumen etwas runter gegangen.”

Diversifikation. In den ersten Monaten des Jahres 2024 sind die gesunkenen Energiekosten ein positiver Faktor. Auf der anderen Seite haben wir weiterhin gestiegene Personalkosten durch die erhöhten Mindestlöhne. Da haben wir jetzt das Thema mit den Kunden das wir die Erhöhungen zumindest teilweise weiterreichen müssen und dass bei der angespannten Marktlage in der Industrielandschaft. Dazu kommen auch noch die höheren Kosten unserer Lieferanten auch getrieben durch die hohen Personalkosten.

RoPax: Wie läuft der Verkehr mit dem Binnenschiff, hat die Unternehmensgruppe noch den Hüttersand, der per Binnenschiff transportiert wird?

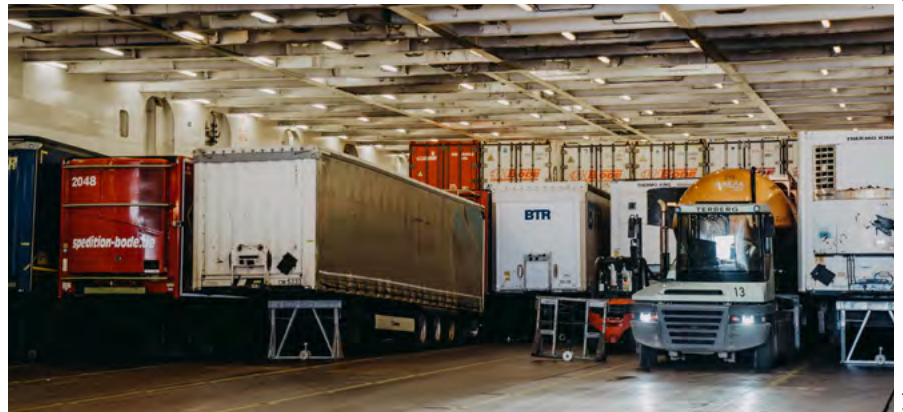
Henrik Lehmann: Wir haben in 2023 insgesamt 130.000 tonnen diverse Schüttgüter transportiert, das sind ca. 50% des Volumens des gesamten Verkehrs auf dem Elbe Lübeck Kanal. Wir haben unter anderem auch Gespräche im Bundesverkehrsministerium geführt zum Thema Ausbau der Schleusen. Aber das Thema ist leider nicht oben auf der Agenda im politischen Raum. Die Mengen gehen jedes Jahr weiter runter. 2022 hatten der Elbe Lübeck Kanal noch ein Verkehrsaufkommen von 400.000 Tonnen und im Jahr 2021 insgesamt 500.000 Tonnen. Das Problem ist, es investiert keiner mehr in kleine Binnenschiffe.

RoPax: Wie sieht das mit einer digitalisierten Lösung aus mit kleinen Schuten die digital gesteuert werden. Habt Ihr über das Thema schon einmal nachgedacht?

Lehmann: Das, was man braucht, ist ein kurzfristiges Konzept. Die Schleusen werden teilweise noch per Hand bedient und die letzten großen Modernisierungen sind



Lehmann



Lehmann

1960 getätigt worden. Die letzten Schiffe, die da reinpassen verschwinden nach und nach. Der letzte war die „Stecknitz“ mit 800 ton. Das Schiff war 120 Jahre alt. Das Schiff wurde jetzt außer Dienst gestellt. Ein anderes Problem ist, das es nicht genügend Binnenschiffer gibt und dann werden die Transporte vom Schiff auf die Straße oder Schiene zurück verlagert. Wir glauben schon, dass der Kanal deutlich mehr Potenzial hat, dafür benötigt man nur mehr Kapazität und eine Vergrößerung der Schleusen-Infrastruktur. Das kann man gut vergleichen in der Kümo Fahrt früher waren die Schiffe für 2.000 ton gut heute gehen wir bis 6.000 ton. Man muss eine Lösung finden mit geringen Kosten eine Modernisierung durchzuführen, um den Kanal besser zu nutzen. Wir haben in Lübeck durch den Kanal einen Vorteil gegenüber anderen Ostsee Häfen. Heute werden viele Volumen über die Schiene in anderen Häfen abgewickelt, die auch über Lübeck via Binnenschiff gehen könnten, wenn man größere Schiffe auf dem Kanal einsetzen könnte.

RoPax: Wie hat sich die Lage im Intermodalen Verkehr entwickelt? Wie ist die Perspektive?

Lehmann: Die Lage ist nach wie vor unverändert. Vor allem die Kapazitäten sind nicht verbessert worden, zumal es an der Flexibilität bei Rangiertätigkeiten nach wie vor fehlt. Dazu kommen die hohen Kosten. Wir haben letztes Jahr ein Neugeschäft angeboten im Forstprodukten Bereich.

Das Umschlagsangebot war sehr Wettbewerbsfähig. Leider haben wir den Zuschlag dennoch nicht erhalten, weil der Nachlauf per Schiene zu teuer war ab Lübeck. Wir haben hier leider nur Einzelwagenverkehre, dadurch verlieren wir Volumen. Das Geschäft läuft jetzt über einen anderen deutschen Ostseehafen, da die Nachlaufkosten trotz gleicher Strecke zum Kunden leider deutlich günstiger sind.

RoPax: Wäre der Betrieb mit einer eigenen Lokomotive eine Alternative?

Lehmann: Wir werden voraussichtlich bis an die Hafengrenze elektrifiziert, aber das wird noch etwas dauern und dafür sind wir dankbar. Dennoch die gesamte Planung für die Renovierung und Ertüchtigung der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck im Jahr 2027 ist eine Belastung für den gesamten Hafenstandort Lübeck. Es ist sehr wichtig, dass wir hier die Ausweichstrecke über Bad Kleinen benötigen. Deshalb ist es wichtig das Bad Kleinen zuerst ertüchtigt wird und dann die Erneuerung der Strecke Hamburg – Lübeck begonnen wird. Die DB plant ab Juli 2027 zurzeit beide Strecken zu ertüchtigen. Dann gibt es nur die Strecke nach Büchen, die einspurig ist und die hohen Volumina nicht aufnehmen kann.

Die LPA und die IHK und die DB haben den ersten Arbeitskreis gegründet zur Generalsanierung, um das Problem zu lösen. Wir sind generell positiv gestimmt da endlich etwas passiert und die Eisenbahninfrastruktur erneuert wird.



Lehmann



Lehmann

RoPax: Wie ist die Mitarbeiterloyalität bei der Lehmann Gruppe?

Lehmann: Wir sind sehr häufig unterwegs Jubiläumskörbe zu verteilen für Mitarbeiter die schon lange dabei sind. Es gehen auch die ersten in Rente von unseren langjährigen Mitarbeitern. Wir haben in den letzten Jahren viele junge Leute eingestellt und letztes Jahr konnten wir auch ein paar Auszubildende übernehmen. Dieses Jahr werden wir voraussichtlich weitere Azubis übernehmen. Die Aus und Weiterbildung der Mitarbeiter ist sehr wichtig für die weitere Entwicklung der Unternehmensgruppe, da es einfach schwierig ist qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt zu bekommen.

RoPax: Das Thema Photovoltaik ist das jetzt auch im Fokus bei der Lehmann Gruppe?

Lehmann: Wir haben aktuell ein Projekt dazu und befinden uns in der Planungsphase. Ob wir das am Ende umsetzen, müssen wir nach Vorlage aller Zahlen entscheiden. Aber die Strompreise gehen gerade weiter runter. Die Investition ist zwar sehr hoch – am Ende muss sich die Investition amortisieren und einen Sinn ergeben. Die CO₂ Bilanz wird aber immer wichtiger werden, um attraktiv für den Kunden in seiner Lieferkette zu sein.

RoPax: Wie ist das Thema Landstrom?

Lehmann: Aktuell ist noch sehr wenig Nachfrage nach Landstrom. Es wird aber

kommen und dann zuerst bei den RoRo & Container Schiffen.

RoPax: Wie ist die Lage bei dem Verkehr mit MSC?

Lehmann: Wir hatten auch aufgrund des Streiks in Finnland eine kleine Delle, aber jetzt läuft das wieder auf dem Niveau wie im letzten Jahr.

“Die Unternehmensgruppe Lehmann ist aufgrund ihrer verschiedenen Geschäftsfelder mit Hafen, Beton, Logistik und Reederei gut aufgestellt.”

RoPax: Der Ausbau des Lehmannkai ist immer noch im Planfeststellungsverfahren?

Lehmann: Wir sind nach wie vor im Austausch mit dem APV (Amt für Planfeststellung für Verkehr) und hoffen auf ein finales Feedback Ende des Jahres. Die Unternehmensgruppe Lehmann ist aufgrund ihrer verschiedenen Geschäftsfelder mit Hafen, Beton, Logistik und Reederei gut aufgestellt. Deshalb ist das Thema Wachstum klar angepeilt und ein Bedarf ist vor-

handen. Wir benötigen schon mehr Halbenflächen, da wir aktuell kaum noch Halbenflächen haben, die wir für Neugeschäft vermarkten können.

RoPax: Wie sieht Ihr die Entwicklung in Polen, wo die Häfen ihre Kapazitäten ausbauen und auch neue Linien entstehen wie z.B. die Lakewaylink die bis nach Västerås in den Mälarsee fahren will. Da können doch auch Ladungen dabei sein, die heute vom Kümo gefahren werden.

Lehmann: Die Entwicklung in Polen macht uns schon etwas Sorgen. Gerade die Tiefseehäfen mit den gewaltigen Containerschiffen, weil hier die Ladung direkt raus geht nach Asien oder Übersee.

RoPax: Wie ist die Neubauplanung in der Reederei Lehmann? Der Markt benötigt neue Tonnage.

Lehmann: Dieses Jahr wird unser nächster Neubau bei Werft Bodewes in Holland gebaut. Start ist KW 14 und in KW 50 soll abgeliefert werden. Der Neubau soll „Marie Lehmann“ heißen. Das Schiff ist eine Flottenerweiterung hat Eisklasse 1a und wird 6000 dwt. Wenn wir uns die Entwicklung der Baupreise anschauen, dann ist der Preisunterschied zwischen Asien und Europa mittlerweile leider bei knapp 30%. Vor einigen Jahren lag der noch bei 10%. Die „Marie Lehmann“ haben wir noch vor dem Ukraine Krieg bestellt und einen vernünftigen Preis bekommen. Die Schiffe, die jetzt aus China kommen sind schon interessant aber die Risiken der Überführung sind nicht zu unterschätzen aufgrund von Piraterie und den derzeitigen Konflikten. Dennoch der größte Teil der aktuellen Tonnage in Europa ist veraltet und die Nachfrage ist vorhanden. Aber die Preise sind derzeit auch etwas zu hoch für Neubauten. Auch das Thema ETS kommt, wir müssen ab nächstem Jahr ein Reporting abgeben. Wir setzen uns damit schon heute sehr intensiv auseinander, da die zusätzlichen Kosten sehr hoch sein werden.

RoPax: Die Frage ist welches Antriebskonzept würdet Ihr in ein neues Schiff einbauen unter Auflage von ETS?

Lehmann: Da sind wir aktuell etwas zurückhaltend da es noch nicht die Lösung gibt. Es laufen die ersten Versuche Diesel Elektrisch zu fahren, Ammoniak ist eine Option aber da müssen alle erst einmal Erfahrungen sammeln und vor allem die Infrastruktur muss vorhanden sein. Wir werden nicht die ersten sein, die einen Kümo mit Ammoniaktrieb bauen. Es passiert zurzeit viel auch mit den Windrotoranlagen und Segeln. Ganz wichtig ist es immer die Kosten im Auge zu behalten. Wir beobachten das genau und entscheiden dann, wenn ein zuverlässiges Antriebssystem zur Verfügung steht.

RoPax: Danke für den Austausch.