

Sechs Züge auf einen Schlag

Das Baltic Rail Gate am Skandinavienkai erhöht die Abfertigungskapazität um 20 Prozent.

Von Nicole de Jong

Die Straßen sind verstopft. Maut und Dieselpreise steigen. Um dem steigenden Güterverkehr Herr zu werden, müssen Alternativen her. Umschlagterminals im Kombinierten Verkehr (KV) wie das Baltic Rail Gate am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde leisten einen Beitrag zur Entlastung der Straßen. Container, Wechselbrücken und kranbare Sattelaufleger lassen sich von hier auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie die Bahn oder das Schiff verlagern. Es heißt, ein Ganzzug im KV ersetzt rund 50 Lkw, die nicht mehr auf der Straße fahren.

Das Baltic Rail Gate wurde 2003 mit Fördermitteln des Bundes gebaut. Es verbindet durch seine Lage im Hafen mehr als 20 Ostseehäfen, die 15 bis 20 Ro/Ro-Linienabfahrten pro Tag nach Lübeck unterhalten, mit den Kombi-Netzen in Europa. Gesellschafter sind zu jeweils 50 Prozent die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) und Kombiverkehr deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr. Baltic Rail Gate ist die Betreiberin der Anlage.

Derzeit gibt es fünf zugänge Gleise à 600 m und ein 200 m langes Gleis. „Das soll noch in diesem Jahr auf 600 m verlängert werden“, kündigt Baltic-Rail-Gate-

Geschäftsführerin Antje Falk an. Damit erhöht sich die Kapazität um 20 Prozent und die Mitarbeiter können sechs Züge gleichzeitig abfertigen. „Das ist wichtig, damit wir eine enge Verzahnung mit den Fährschiffen und deren Fahrplänen schaffen“, sagt Falk. Für die Verladung stehen zwei Portalkrane zur Verfügung. Neben den Kranbahnen gibt es 240 nummerierte Aufstellplätze für die Ladeeinheiten. Seit Ende 2008 ist die Gleisanlage elektrifiziert, so dass die Traktion bis ins Terminal elektrisch funktioniert.

Gute Durchlaufzeiten. Einige Züge kommen zwischen 6 und 8 Uhr morgens

am Skandinavienkai an. Ein Großteil der Ladung geht mit der 10-Uhr-Fähre weiter nach Südschweden. Der Weg vom Terminal zu den Fähren ist nicht weit. Die schiffseitige Verladung übernehmen LHG-Mitarbeiter. Baltic Rail Gate ent- und belädt die Züge – bis zu acht pro Tag und Richtung. So fahren die Fähren auch in Südschweden morgens um 10 Uhr ab und sind gegen 19 Uhr in Lübeck. Dort wird wiederum ein Teil auf die Züge gesetzt und über Nacht zu ihrem jeweiligen Zielbahnhof gefahren. „Wir bieten gute Durchlaufzeiten, sodass die Ladung nicht lange bei uns steht“, sagt Falk.

2007 und 2008 waren mit rund 95 000 Einheiten bisher die umschlagstärksten Jahre von Baltic Rail Gate. Wäre die Krise nicht dazwischen gekommen, gebe es längst das sechste Gleis. Das Terminal schafft aber auch mit der bestehenden Infrastruktur 120 000 Einheiten pro Jahr, das sind 22 Züge pro Tag. Für 2011 erwartet Falk etwa 80 000 Einheiten. Das Vorkrisenniveau ist also noch nicht wieder erreicht.

Zurzeit arbeitet das Team um die Geschäftsführerin im Zweischicht-Betrieb. „Wir könnten aber auch nachts arbeiten“, sagt sie. Vorstellbar wäre dies bei Zügen mit Frühabfahrten, die es bisher nicht gibt, oder wenn zu jeder Schiffsabfahrt auch ein Zug abfahren würde. Derzeit arbeitet Falk aber daran, dass auch die Tagesabfahrten, wie es sie in den Boomjahren gab, wieder eingeführt werden können. Das Aufkommen zieht an und „die steigenden Spritpreise spielen uns in die Hände“, erläutert die Geschäftsführerin.

Daten für die Kranführer. Knapp 45 Prozent der Einheiten sind Trailer, umgeschlagen werden aber auch Container aller Art für Schüttgüter, Konsumgüter, Gefahrgut oder Tankcontainer. Baltic Rail Gate bekommt Chemie aus Ludwigshafen oder Papier aus den nordischen Ländern. Alle Daten sind in einem IT-System hinterlegt, auf die die Kranführer zugreifen. Sie lesen an Bild-

schirmen in ihrer Fahrerkabine ab, wohin sie die Container und Trailer verladen sollen. Das Steuerungssystem ist zudem eng mit dem der LHG verknüpft, so dass auch die Hafenmitarbeiter Bescheid wissen, wo die Behälter stehen und wann sie sie verladen können.

Zurzeit bestehen tägliche, direkte Verbindungen von und nach Basel, Dortmund, Duisburg, Hamburg, Karlsruhe, Köln, Ludwigshafen, Novara, Verona und Bettembourg sowie Gatewayverbindungen ins gesamte Kombinetz der KV-Operateure mit direkten Shuttle-Zug-Anbindungen zu nationalen und internationalen Destinationen. Die Schiffe fahren von und nach Schweden, Finnland, Russland, Estland, Lettland.

Umfuhr im Hafen. Neben dem Umschlag bietet Baltic Rail Gate seinen Kunden eine Reihe weiterer Dienstleistungen an. So übernimmt es die Agenturtätigkeit für Kombioperateure. Es erledigt Schadenkontrollen und erstellt Checkberichte. Die Mitarbeiter organisieren Reparaturarbeiten an den Einheiten oder Truckings zu anderen Hafenteilen wie den Terminals Nordlandkai, Seelandkai- oder Schlutup. Das Baltic-Rail-Gate-Personal holt und bringt Transportpapiere von und zu den Reedereien, sie kleben auf und entfernen Gefahrgutlabels an den Ladeeinheiten und machen sie verladefertig, indem sie sie verschließen sowie Zollschnüre oder Plomben anbringen. Sie erledigen kleinste Reparaturen.

Die LHG ist derzeit dabei, den Hinterlandverkehr über die Bahn, der heute einen Anteil von rund 16 Prozent am Modal Split hat, deutlich zu erhöhen. So gibt es seit kurzem eine neue Verbindung nach Luxemburg, die die Fahrzeiten nach Spanien verkürzt. Die intermodale Zugverbindung verläuft zwischen dem Terminal Bettembourg in Luxemburg und dem Skandinavienkai. Während der Anlaufphase gibt es drei Hin- und drei Rückfahrten pro Woche, bald sollen es aber fünf Rundfahrten pro Woche sein. Der 650 m lange Zug kann 34 unbegleitete Trailer, Container oder Wechselbrücken befördern.



Anschluss bis nach Spanien: Der neue Luxemburg-Zug verkehrt dreimal pro Woche.

Dabei übernimmt Baltic Rail Gate die bahnsseitige Be- und Entladung, LHG kümmert sich um die schiffsseitige Verladung. Als Vertriebsagentur ist das Lübecker Speditionsunternehmen European Cargo Logistics (ECL) dazwischengeschaltet. Gemeinsam mit der CFL Multimodal betreut sie die Kunden. Notwendige Reparaturen, Wartungen oder Traktionen mit den hafeneigenen Lokomotiven übernimmt die Nordic Rail Service (NRS). Die EU unterstützt die neue Verbindung mit ihrem Marco Polo-Programm.

Die geplante festen Fehmarnbeltquerung sieht Baltic Rail Gate-Chefin Falk kritisch. „Das wird sich sicher auf

die Südschwedenverkehre auswirken“, sagt sie. Die Reedereien würden gar mit bis zu 10 Prozent weniger Aufkommen rechnen. Finanziell würde sich die feste Querung zwar nicht rechnen, doch wäre die zeitliche Ersparnis immens, da das Schiff langsamer ist als der Zug. Bei Direktverbindungen mit dem Zug würden die Umschlagvorgänge wegfallen. Ganz schwarz sieht Falk die Pläne der Dänen aber nicht, denn das KV-Terminal Baltic Rail Gate würde sich nach wie vor als Bündelungsplattform mit Anbindung an die anderen Lübecker Hafenteile eignen. DVZ 4.6.2011

Nicole de Jong, Fachjournalistin, Mölln.



Choose the DIRECT WAY!

Lübeck – Sassnitz – Ventspils – St. Petersburg | 365 days a year

→ LORRIES → TRAILERS → CARS / VANS
→ BREAK BULK → PROJECT CARGO
→ PASSENGER SERVICE → CONTAINERS



www.tre.de

Finnlines a Grimaldi Group company
Finnlines Deutschland GmbH · Einsiedelstraße 43-45 · 23554 Lübeck, Germany
Tel. +49 (0) 451 1507-136 · tre.linesmanagement@finnlines.com · www.tre.de

TransLog
Trans-Log Ltd. · Pl. Morskoi Slavi 1 · 199106 St. Petersburg, Russia



Travemünde - Ventspils/Liepaja v.v.

Ihre Route ins Baltikum



Jedes Jahr transportiert Scandlines 800.000 Lkw und unbegleitete Frachteinheiten vom Trailer bis zur spezifischen Projektladung auf neun Routen schnell, pünktlich und sicher über die Ostsee.

Auf dem Weg ins Baltikum ist die Route **Travemünde - Ventspils/Liepaja v.v.** die optimale Lösung für Ihre ostseequerenden Transport- und Logistikketten.

PART OF YOUR WAY



Ab sofort mehr Frachtkapazität
4 Abfahrten wöchentlich
Gleisanschluss in allen Häfen
Schneller Russland/GUS Transit