

PRESSEMELDUNG

zum Schleppkonzept für den Hafen Lübeck

Der am weitesten südwestlich gelegene Hafenumschlagplatz an der Ostsee ist der Lübecker Hafen. Er nimmt speziell in den Verkehren zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem sich rasch entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee eine zentrale Drehscheibenfunktion ein. Er zählt als größter deutscher Hafen der Ostseeküste.

Anfang 2012 wurde der letzte bis dahin in Lübeck fest stationierte Schlepper abgezogen, der Lübecker Hafen musste seither ohne einen Schlepper auskommen. Bei Bedarf musste ein Fahrzeug aus Rostock angefordert werden, was mit Zeitverlusten, finanziellen Mehraufwendungen sowie der Unsicherheit der Verfügbarkeit verbunden war. Neben der Sicherheitsfrage sind hiermit auch Wettbewerbsnachteile gegenüber den anderen Häfen an der deutschen Ostseeküste verbunden gewesen, wo es genügend Schlepper gibt. Grund des Abzuges war die zurückgehende Auftragslage. Moderne Schiffstonnage, hier insbesondere der hohe Anteil hoch manövrierfähiger Fährschiffe bemessen an der Gesamttonnage für Lübeck, sowie nachlassende wetterbedingte Anforderungen haben die Einsatzzahlen zurück gehen lassen. In 2012 verzeichnete der Lübecker Hafen insgesamt 5276 Anläufe. Die Anzahl an Schleppeinsätzen lag dabei bei unter 5%. Dennoch ist für die Lübecker Hafenwirtschaft die feste Stationierung eines Schleppers zwingend notwendig. Lübeck braucht mit seinen hochfrequenten Verkehren zwingend ein solches Fahrzeug: Zur Sicherstellung der Leichtigkeit der Verkehre im Lübecker Hafen, aus Sicherheitsgründen und nicht zuletzt auch als standortpolitischen Vorteil.

Nach 1,5 Jahren mühsamen, zähen und teils auch frustrierenden Gesprächsrunden auf unterschiedlichsten Ebenen, und in sehr unterschiedlichen Besetzungen ist nun der Durchbruch gelungen. Die Hafenwirtschaft konnte sich auf ein „Schleppkonzept für den Lübecker Hafen“ einigen, bringt hierfür € 400.000,- jährlich als Basisdeckungsbeitrag auf. Nur so ist das finanzielle Risiko für einen Schleppunternehmer tragbar. Alleine durch Schlepptarife ist eine dauerhafte Stationierung nicht finanzierbar.

Die ortsansässigen Hafenbetriebe zahlen hierfür einen umschlagabhängigen Festbetrag in einen hierfür eingerichteten Fond ein. Zusätzlich wurde mit Zustimmung der Reederschaft ein sogenannter „Schleppercent“ in die Hafentengeldordnungen aller Lübecker Hafenteile aufgenommen. Künftig zahlt damit auch jedes eingehende Seeschiff größer 1.000 BRZ pro Anlauf einen solchen „Cent-basierten“ Beitrag (auf die jeweilige Schiffsgröße berechnet) in den Fond ein. Somit beteiligen sich Hafenbetriebe und Reeder gleichermaßen an den Kosten zur Vorhaltung eines Schleppers im Lübecker Hafen. Ähnliche Modelle sind auch aus anderen Häfen bekannt.

Seitens der Reeder wird das Konzept getragen durch die Firmen

Finnlines Deutschland GmbH, TT-Lines GmbH & Co. KG, Transfennica Deutschland GmbH, Stena Line Scandinavia AB, sowie die durch Manfred Schröder Schiffsmakler vertretenden Reederein,

beteiligte Hafенbetreiber sind die

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, die Firma Lehmann GmbH, die Firma Claus Rodenberg Port Logistic GmbH, die Firma Hans Burmann E.K., das Lagerhaus Lübeck Dr. Pleines GmbH & Co. KG, die Firma ATR Landhandel GmbH & Co. KG, die Firma H & J Brüggen KG und auch die Hansestadt Lübeck mit der LPA (Lübeck Port Authority).

Unterstützt wird das Konzept zudem aktiv durch die Lotsenstation, das WSA und den Hafенbehörden der Stadt Lübeck.

Eingesetzt wird derzeit in Lübeck das anliegend beschriebene Fahrzeug „SIMSON“ mit 50 Tonnen Pfahlzugleistung. Es gehört einem der weltgrößten Schleppreeder, der dänischen Reederei SVITZER.

SVITZER sagt über sich selbst auf seiner Homepage:

Always focused on providing safety and support at sea, SVITZER has been in the forefront of specialised marine services for more than 175 years.

4,000 colleagues in some 40 countries are dedicated to being the best craftsmen in the industry and share a daily commitment to putting their expertise and experience to good use everywhere we operate. A fleet of more than 500 vessels make us the global market leader within towage, salvage and emergency response.

Helping the world go round, we provide tariff-based towage services in some 100 ports around the world.

From years of experience and inventive enthusiasm within harbour towage, we possess both in-depth and up-to-date knowledge of the right equipment needed to safely assist any type of vessel approaching or leaving a port.

As vessels become increasingly larger with corresponding wind effects and draft restrictions, special attention to precise manoeuvring is called for when berthing and unberthing – and when navigating in narrow waterways.

The SVITZER harbour tugs are designed and customized specifically for such purposes, based on needs and feedback from ports throughout the world – from the UK to Australia, from Sweden to South America.

The combination of experienced harbour towage crew and purpose-fit tugs ensures that Customers can rely on SVITZER to safely assist them in the many ports we cover.

Lübeck, im November 2013

Für die Konzeptpartner

Dierk Faust, Reederei Lehmann GmbH & Co. KG

Dierk.faust@hans-lehmann.de

www.hans-lehmann.de

Tel: 0451 / 3900 136