



Sven Lohse (42)
 blickt zufrieden aufs Geschehen am Trave-Ufer. Der Schifffahrtskaufmann und studierte Logistiker leitet die Unternehmensgruppe Lehmann gemeinsam mit den Inhabern Holger Lehmann und dessen Sohn Henrik. Das 1926 gegründete, in vierter Generation tätige Familienunternehmen ist mit jährlich 2,1 Mio. t Umschlag größter privater Hafenbetreiber in Lübeck, hat als Reederei eigene und gecharterte Schiffe, bietet komplette speditionelle Vor- und Nachläufe aus eigener Hand und produziert Transportbeton für Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und die Metropolregion Hamburg.

Trimodaler Containerumschlag auf dem Lehmann-KV-Terminal in Lübeck.

GESCHICKT KOMBINIERT

Flink hievt der Reachstacker einen Seecontainer mit Zellstoff aufs Schiff. Das tausendfach erprobte Manöver am Lehmann-Kai in Lübeck klappt auch heute wieder reibungslos.

Wir beschäftigen 160 Mitarbeiter an Land und ca. 60 auf See. Die Firma ist diversifiziert in vier verschiedene Bereiche“, sagt CEO Lohse. Im Hafenge-

schäft betreibt die Gruppe vier eigene Terminals für den aus seiner Warte besonders zukunfts-fähigen Trailer- und Containerumschlag im kombinierten Verkehr (KV), RoRo, Stückgut, Binnenschiffum-

schlag, Pkw-Verladung, Projekt-ladung und mehr. In der Reedereiflotte fahren neun eigene Schiffe. „Wir beför- dern überwiegend Schüttgut, aber auch Holzhackschnitzel, Stammholz und Zellstoffpro-

dukte, die wir durch Nord-europa fahren“, so Lohse. Das gesamte operative Ge- schäft wird inhouse abge- bildet. Wir haben auch eine eigene Agentur, die fremde Schiffe hier im Lübecker Ha-

fen mit Agenturdienstleistun- gen betreut.“ In der Spedition One Plus Logistics als dritter Bereich wird ein Teil der La- dung über regionale Speditio- nen zum Kunden befördert. Bis auf zwei MAN-Zugma-



schinen für den Terminal-Shuttle-Verkehr verzichtet Lehmann übrigens auf eine eigene Lkw-Flotte. Das vierte Standbein bilden zehn Betonwerke, davon sechs eigene und vier von Partnern.

Wöchentliche Abfahrten

Ein bedeutender Geschäftsbereich ist der Containerumschlag am KV-Terminal, an

dem Straße, Schiene und der Seeweg geschickt verknüpft werden. Lohse nennt ein Beispiel: „Wir haben den Kunden MSC als Reederei mit wöchentlichen Containerabfahrten von Lübeck nach Antwerpen. Ein Schiff lädt heute ca. 100 bis 150 Container, die hier bei uns vorgestaut werden. Wir bekommen Zellstoff aus Schweden, den wir zwi-

schenlagern und vom Lehmannkai 2 zum Cargo-Terminal Lehmann (CTL) befördern, wo wir ihn in das Containerschiff laden. Heute hält bei uns der Intermodalzug „Alter Schwede“, ein Kooperationsprojekt mit der Spedition Bode. Er verkehrt drei Mal pro Woche vom CTL über Halsberg nach Rosersberg bei Stockholm“, so Lohse. Die Partner haben das Projekt 2013 gestartet. Bode steuert Trailer und Container für unterschiedliche Waren bei. Lehmann liefert die Umschlagdienstleistung, die Reachstacker und die Mitarbeiter, die die Container und die Trailer dann auf die Schiene verladen. Lehmann kann auf seinem Gelände zwei jeweils geteilte Ganzzüge abfertigen.

LOGISTIK-NACHWUCHS WILLKOMMEN

Die Unternehmensgruppe Lehmann ist ein Ausbildungsbetrieb und begrüßt jährlich am bundesweiten Tag der Logistik zwei Dutzend potenzielle Nachwuchskräfte. Die Unternehmensgruppe bildet Fachlageristen, Fachkräfte für Lager-Logistik, Land- und Baumaschinen-Mechatroniker sowie Kaufleute für Speditions- und die Logistik-Dienstleistungen, Schifffahrtskaufleute aus und beschäftigt Studenten des dualen Studiengangs Logistik-Management.



Zugmaschine von MAN im Shuttle-Verkehr auf den Lehmann-Terminals.

Güterwaggons – das Gelände hat Anschluss ans Schienennetz. Lehmann kann zwei jeweils zweigeteilte Ganzzüge abbilden. Fotos: Lehmann, tp



zen Zug mit 40 Waggon-Einheiten innerhalb von ein bis zwei Stunden zu entladen und in derselben Zeit zu beladen. Und wir sind aufgrund der geografischen Lage hier in den Mittelhäfen, dicht an der A1 und dicht an der Fehmarn-Belt-Trasse, ideal positioniert. Somit können wir in Lübeck perspektivisch auch als Hub für den skandinavischen

Logistik-Transformation

Sven Lohse ist vom KV überzeugt: „Wir können damit einen Beitrag zur Transformation der Logistik leisten und grüner werden, indem wir Verkehre von der Straße auf

die Schiene verlagern. Wir haben, nicht zuletzt wegen unserer modernen Reachstacker, hier in Lübeck die besten Voraussetzungen dafür. Wir schaffen mit diesen flexiblen Geräten einen gan-

Raum agieren. Ganz klar ist Skandinavien ein Wachstumsmarkt und irgendwo muss die Ware ja gebündelt werden“, erklärt Lohse. „Verschiedene Studien prophezeien dem Lübecker Hafen



Stark im Job. Sicher im Schuh.

Die Sicherheitsschuhe von STEITZ SECURA – gemacht für Betriebsdienst, Fahrdienst, Stellwerk und Leitstelle. Mit Schutz für den gesamten Bewegungsapparat, hitze- und kraftstoffbeständig, kombiniert mit modernster Technologie für maximale Belastbarkeit.

Komfortabel. Belastbar. Sicher.
STEITZSECURA.COM

STEITZ SECURA
SICHERHEITSSCHUHE



Der Hafenmobilkran vom Typ Mantsinen 90 entlädt ein Frachtschiff, das Zellstoff an Bord hat.



Umschlag des Schüttguts Anhydrit, einem Bindemittel für Estrich.

grundsätzlich Wachstumschancen mit deutlich mehr Verlagerungspotenzial auf die Schiene. Dazu muss allerdings auch die Infrastruktur ertüchtigt werden.“ Vor diesem Hintergrund weckt das Milliardensondervermögen

der neuen Regierung Begehrlichkeiten in der Logistik-Branche.

Mittelstand wird gefördert

Laut Kabinettsbeschluss stellt der Bund in dieser Legislaturperiode 166 Mrd. Euro für Verkehrsinvestitionen bereit. Davon fließen 107 Mrd. Euro in die Schiene, 52 Mrd. Euro in die Bundesstraßen und 8 Mrd. Euro in die Wasserstraßen. In diesem Zusammenhang erhofft sich Lohse Unterstützung von der Politik durch Förderung für mittelständische Unternehmen – beispielsweise für „gewaltige Projekte“ wie dem Lehmannkai 1+. Lohse: „Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir mit diesem Projekt perspektivisch wachsen können.“ Die Investition liegt im dreistelligen Millionenbereich. Aktuell hat die Unternehmensgruppe Lehmann ca. 60.000 m² gedeckte Lagerfläche. „Und wir

planen am Lehmannkai 1+ weitere vier Hallen mit je 8500 m², sodass wir dann in Lübeck insgesamt auf knapp 100.000 m² Lagerfläche kommen“, so Lohse. Erhoffter Start für den ersten Bauabschnitt ist 2027/2028, Baubeginn für Abschnitt zwei wäre dann 2029/2030.

Zwei Schiffe bestellt

Auch bei der Schiffsflotte stehen die Zeichen auf Wachstum. Lohse: „Wir haben bei der niederländischen Werft Royal Bodewes zwei weitere Küstenmotorschiffe bestellt, die im Jahr 2027 und 2028 abgeliefert und dann in Nordeuropa fahren werden. Die beiden Schiffe werden je um die 100 m lang sein, Eisklasse 1 haben und ca. 6000 t Ladung transportieren können.“

Alternative Antriebe

Zu Land besteht die Fahrzeug- und Umschlagmaschi-

nenflotte aus Hafenmobilkranen von Gottwald (Ex-Terex) und Mantsinen und Sennebogen, sowie Terminal-Zugmaschinen von Terberg. Die Stapler mit 3,5 und 16 t Hubkraft stammen überwiegend von Linde. Mit zwei Stapler-Herstellern wurden bereits batterieelektrische Antriebe getestet. „Das war sehr vielversprechend, sodass wir bei den Neuanschaffungen kleinerer Stapler auch einen Elektroantrieb in Betracht ziehen werden“, so Lohse. Das passt zu einem weiteren grünen Vorhaben an der Trave: „Wir planen am Lehmannkai 2 auf einer unserer Hallen, die wir 2020 gebaut haben, eine Photovoltaikanlage zu implementieren.“ Bei den schweren Terminal-Zugmaschinen hingegen wird die Umstellung auf Elektroantriebe wohl noch etwas dauern. Das Befahren der steilen Rampen auf den RoRo-Schiffen benötigt sehr viel Energie, sodass sich die

ohnein schweren Traktionsbatterien schnell entleeren.

Modernes Equipment

Zum Fuhrpark zählen u. a. 17 Terminal-Zugmaschinen von Terberg, 7 Konecranes-Reachstacker, Terex und Linde, 2 120-t-Hafenmobilkranen von Konecranes, 5 Hafenmobilkranen von Mantsinen mit je 70, 90 und 160 t, ein Sennebogen 870 und ein Fuchs 350, sowie jede Menge Kleingeräte und sonstiges Equipment. Moderne Spreader laden Zellstoffballen automatisiert auf das Schiff und an Land.

100-jähriges Jubiläum

Gut mit Technik und Manpower ausgestattet, blickt man bei Lehmann zuversichtlich in die Zukunft: Am 1. April 2026 feiert das Unternehmen sein 100-jähriges Bestehen. Fest steht: KV hat auch in den nächsten 100 Jahren eine Zukunft: Allein wegen steigender Güterverkehrsmengen wird der Kombinierte Verkehr benötigt, um die Straßen zu entlasten und Engpässe zu vermeiden. Dabei können die Digitalisierung und Automatisierung die Effizienz und Flexibilität des KV weiter steigern, beispielsweise durch verbesserte Routenplanung und Umschlagprozesse. Auch für solche Technik ist man bei Lehmann offen.



Ein Hafenmobilkran von Terex Gottwald verlädt Container mit Zellstoff auf ein Schiff mit dem Ziel Antwerpen.

BS ROLLEN®

WE ARE MOVING EVERYTHING



ENTDECKEN SIE UNSER NEUES SORTIMENT

Der NEUE BS Rollen Gesamtkatalog 2025 hält viele Produktneuheiten und innovative Bewegungslösungen für Sie bereit.

Aktuelle Produktneuheit:
Containerrollen mit Drehverschluss



- Zur Montage und Verriegelung in einer ISO 1161-Ecke des Seefrachtcontainers
- Passend in die Eckbeschläge von Standard-20- und 40-Fuß-Containern
- Für einfaches Bewegen und Versetzen



www.bs-rollen.com