



ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG SITZUNG I

Protokoll

Donnerstag, 22. August, 17 bis 20 Uhr
media docks, Lübeck

Teilnehmer Arbeitsgruppe	Dorothee Gaedeke, Ines Hartmann, Sabine Haltern, Sabine Steglich, Sophie Jent, Sascha Conrad, Michael Gröning, Dr. Heinz Klöser, Manfred Rohde, Horst Pahl, Marcus Clasen, Philipp Geißler, Tobard Klemke, Frank Maaßmann, Michael Schaefer, Thomas Kaitschick, Michael Senger, Achim März, Marcus Meyer, Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Jochen Brüggem, Jörg Ullrich, Andreas Weber, Ludwig Striewe, Holger Lehmann, Jürgen Schlichting, Ralf Giercke, Rüdiger Schacht, Matthias Braun
Lübeck Port Authority	Guido Kaschel, Michael Siemensen, Finn Witt
Gutachter	Dr. Martin Makait, Birger Latki, Jobst Schlennstedt
Moderation	Dr. Maik Bohne

Inhalt

TOP 1.	Begrüßung und Vorstellungsrunde	2
TOP 2.	Lübecks Hafenentwicklungsplan: Aufgabe und Zielsetzung.....	2
TOP 3.	Arbeitsgruppe Hafenentwicklung: Wie arbeiten wir zusammen?	3
TOP 4.	Prognosen für die Entwicklung des <i>Port of Lübeck</i> bis 2030.....	4
TOP 5.	Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung.....	7

TOP 1. BEGRÜßUNG UND VORSTELLUNGSRUNDE

Der Moderator Dr. Maik Bohne begrüßt die Anwesenden und führt in die Veranstaltung ein. Alle Teilnehmenden stellen sich kurz mit Namen und Institution vor und erläutern, was sie mit dem Hafen verbindet und welche Erwartungen sie an diesen Dialog haben.

Die Teilnehmenden erkennen die Bedeutung des Hafens für die Hansestadt Lübeck an. Das Gros der Arbeitsgruppe plädiert für eine wachstumsorientierte, aber flächeneffiziente und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Lübecker Hafens. In diesem Kontext kann u.a. die Digitalisierung ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg sein. Der Ablauf der Arbeitsgruppe (AG) Hafenentwicklung wird vorgestellt. In den ersten beiden Sitzungen sollen übergreifende Fragen der Prognose für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 diskutiert und gemeinsame Leitsätze formuliert werden. In den weiteren Sitzungen wird die Lübeck Port Authority (LPA) Entwicklungsmöglichkeiten für die einzelnen Hafenstandorte vorstellen und Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmer dazu aufnehmen. Am Ende des Dialogs soll ein zusammenfassender Arbeitsbericht veröffentlicht werden, der ein Meinungsbild zu den vorgestellten Optionen der Hafenentwicklungsplanung, zugehörige Anregungen und Bedenken, Einwände und Hinweise beinhaltet.

TOP 2. LÜBECKS HAFENENTWICKLUNGSPLAN: AUFGABE UND ZIELSETZUNG

Guido Kaschel, Leiter der Lübeck Port Authority, heißt alle Teilnehmer herzlich willkommen und erläutert den Prozess der Erstellung des neuen Hafenentwicklungsplans (HEP). Ende 2013 wurde der Bürgermeister, und damit die LPA, mit der Erstellung eines neuen HEP mit dem Zeithorizont 2030 durch die Lübecker Bürgerschaft beauftragt.

Ein HEP ermittelt die für die Hafenentwicklung notwendigen Flächen und Schiffsanleger, die anschließend in den Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck integriert werden sollen. Ein HEP regelt ausdrücklich keine wirtschaftlichen und genehmigungsrechtlichen Fragen für explizite Bauprojekte. Der zukünftige Flächenbedarf wird auf Basis einer Mengenprognose bzw. eines Mengenpotenzials, auf der Transportbehältergrößenentwicklung und allgemeiner Trends abgeleitet.

Bei der Hafenentwicklungsplanung handelt es sich um eine generalisierte und zukunftsgerichtete Zielplanung. Diese ist nicht parzellenscharf.



Fragen zum HEP:

- A. Der Nautische Verein fragt, aus welchem Jahr die Basisdaten für die Prognose für die Entwicklung des Lübecker Hafens stammen? Der Nautische Verein möchte zudem wissen, ob auch die aktuellen Zahlen aus der Hafenstatistik in die Prognose eingearbeitet werden können?

Antwort:

Die Grunddaten stammen aus der Seeverkehrsprognose des Bundes, die auf der Datenbasis 2010 aufgebaut wurde. Die von der LPA in Auftrag gegebene Lübeckprognose (Fortschreibung) fußt auf den Zahlen aus 2015. Es findet seitdem jährlich ein Abgleich mit der aktuellen Umschlagentwicklung statt.

- B. Der Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer fragt, ob das Wasser- und Schifffahrtsamt als Eigentümerin der Flächen der Bundeswasserstraße Trave zur Teilnahme an der AG Hafenentwicklung eingeladen worden ist?

Antwort:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist eingeladen worden, an der AG teilzunehmen. Sie hat sich für die Einladung bedankt, wird dieser jedoch zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit als zuständige Antrags- und Genehmigungsbehörde bei Ausbauvorhaben an der Bundeswasserstraße derzeit nicht folgen.

TOP 3. ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG: WIE ARBEITEN WIR ZUSAMMEN?

Die Arbeitsgruppe Hafenentwicklung soll die LPA hinsichtlich der Lübecker Hafenentwicklung beraten. Hierfür wird die LPA den Stand der Bearbeitung des HEP, die zugehörigen Grundlagen und Eingangsdaten sowie die abgeleiteten Ergebnisse transparent darlegen und zur Diskussion stellen. Dieses soll in sechs Sitzungsterminen erfolgen. Die inhaltlichen Hauptthemen sind wie nachfolgend aufgeführt den Sitzungsterminen zugeordnet:

1. Sitzung: 22.08.2019

Auftaktsitzung / Prognose für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030

2. Sitzung: 26.09.2019

Ziele und Leitsätze für den Lübecker Hafen

3. Sitzung: 23.10.2019

Bewertung von Anordnungsvarianten I: Stadtnahe Häfen

4. Sitzung: 07.11.2019

Bewertung von Anordnungsvarianten II: Dänischburg / Siems / Schlutup

5. Sitzung: 18.11.2019

Bewertung von Anordnungsvarianten III: Skandinavienkai

6. Sitzung: 05.12.2019

Zusammenführen der Ergebnisse und Abstimmung des Arbeitsberichts

Das Ziel des Dialogs muss ausdrücklich kein Konsens aller Beteiligten sein. Aufgabe der gemeinsamen Arbeit ist es vielmehr, ein belastbares und strukturiertes Meinungsbild zu den unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Lübecker Hafens zu erarbeiten und für Lübecker Senat und Bürgerschaft zu dokumentieren.

Auf der Basis des Vorschlags des Moderators werden die Grundsätze für die künftige Zusammenarbeit diskutiert. Zunächst wird eine Vertreterregelung vorgeschlagen, da viele teilnehmende Institutionen nur über einen Sitz verfügen, aber nicht an allen Sitzungsterminen teilnehmen können. Der jeweilige Vertreter hat die Möglichkeit auf den stattfindenden Sitzungsterminen als Zuhörer ohne Rede- und Stimmrecht teilzunehmen. Es wird im Vorfeld jeder Sitzung gebeten, die jeweils teilnehmenden Vertreter mit anzumelden.

Beschluss:

Die Arbeitsgruppe beschließt, dass Institutionen, die ausschließlich über einen Sitz verfügen, zur Wahrung ihrer Interessen einen Vertreter benennen können. Diese Vertreter können an allen Sitzungen der Arbeitsgruppe als Zuhörer ohne Rede- und Stimmrecht teilnehmen.

Es folgt eine Diskussion der Vorschläge zur Zusammenarbeit. Dabei ist das Hauptthema die Transparenz und die Informationen, welche der breiten Öffentlichkeit über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt werden sollen. Es werden verschiedenste Auffassungen diskutiert. Als Ergebnis der Diskussion wird vereinbart:

- Es wird von der LPA ein Protokoll erarbeitet, im Kreis der Mitglieder der Arbeitsgruppe abgestimmt und formal auf der nachfolgenden Sitzung verabschiedet. Das Protokoll ist grundsätzlich für den internen Gebrauch gedacht. Die Präsentationsunterlagen werden als Anlagen an das Protokoll gefügt.
- Die Arbeitsgruppe gibt nach jeder Sitzung eine gemeinsam abgestimmte Mitteilung durch den Moderator an die Öffentlichkeit. Dies soll in Form eines Beitrags auf der Website von Lübeck über: Morgen geschehen, im Rahmen dessen auch die Tagesordnung der jeweiligen Sitzung veröffentlicht wird. Es wird vereinbart, dass kein Mitglied der Arbeitsgruppe davon losgelöst öffentlich über die Inhalte und Ergebnisse der Arbeitsgruppe berichtet. Dies soll erst am Ende der Arbeitsgruppensitzungen gemeinsam geschehen – auf Basis des Arbeitsberichtes.

TOP 4. PROGNOSEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DES *PORT OF LÜBECK* BIS 2030

Vorträge mit Diskussion

Hafenumschlag: Seeverkehrsprognose 2030 des BMVI – Ableitungen für den Lübecker Hafen – Referent: Dr. Martin Makait (MWP)

Ein Konsortium um MWP hatte im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Seeverkehrsprognose für die deutschen und andere relevante Seehäfen der EU mit einem Zeithorizont bis 2030 erstellt. Als Basis wurde das Jahr 2010 gewählt.

Für den Hafen Lübeck ergaben sich hieraus unter Berücksichtigung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit vollfunktionstüchtiger Hinterlandanbindung für Straße und Schiene 28,0 Mio. t Netto-Umschlag (ohne eine FFBQ bis 2030 ergaben sich 31,3 Mio. t).

Es wurden bei der Bearbeitung der Seeverkehrsprognose nachfolgende Annahmen und Vorgaben zugrunde gelegt:

- Prinzip, das bereits starke Wirtschaftsräume stärker wachsen, als schwächere Wirtschaftsräume;

- Festlegung, dass in Deutschland der Import stärker als der Export wächst;
In der Seeverkehrsprognose wurden die Emissionsregulierungen der Seeschifffahrt in Nord- und Ostsee (SECA) nicht berücksichtigt. Bei einer Punkt-zu-Punkt Betrachtung war diese Regulierung der Schifffahrt in diesem Zeitraum von 20 Jahren nicht relevant, weil im Betrachtungszeitraum voraussichtlich auch Emissionsregulierungen des Straßenverkehrs geplant und umgesetzt werden, sodass sich diese Regulierungen gegenseitig aufheben und letztendlich keinen Einfluss mehr auf das Ergebnis haben würden.

Herr Dr. Makait erläutert u.a. die Detailtiefe und Methodik der Seeverkehrsprognose. Die Seeverkehrsprognose gibt auch den *modal split* pro Hafen an, und damit den Hinterlandverkehr pro Verkehrsträger. Zudem wird in lokale Verkehre und den Transitverkehren unterschieden.

MWP hat im Auftrag der LPA für den HEP die Seeverkehrsprognose überprüft und plausibilisiert. Ein Grund dafür war, dass der Hafenumschlag in Lübeck bis 2015 deutlich vom prognostizierten Umschlagpotenzial der Seeverkehrsprognose abwich (-3,7 Mio. t). Zudem sollten Lübeck-spezifische Potenziale und Mengenentwicklungen einzelner markanter Gütergruppen wie z.B. Forstprodukte eingearbeitet werden.

Es wurden sechs Hauptszenarien auf Basis der Seeverkehrsprognose und den aktuellen Umschlagszahlen aus 2015 für den Lübecker Hafen erarbeitet und berechnet.

Als Empfehlung ergab sich eine fortgeschriebene Umschlagmenge von 25,7 Mio. t (netto) bis in das Jahr 2030 – unter der Voraussetzung, dass die FFBQ vollfunktionstüchtig ist und zusätzliche Dienste mit Russland etabliert werden konnten.

Im Rahmen der Bearbeitung des fachlichen HEP wurde dann in 2018 noch einmal die Mengenprognose auf das Szenario 6 mit 24,7 Mio. t ohne FFBQ und ohne Dienste korrigiert. Diese Korrektur der Lübeckprognose basiert auf der Einschätzung, dass das Russland-Embargo zeitnah nicht gelockert werden wird und dass eine gesicherte Realisierung der FFBQ bis 2030 nicht realistisch erscheint.

	Seeverkehrsprognose (2013/2014)	Lübeckprognose S5 mit RUS-Potenzial (2016)	Lübeckprognose S6 ohne RUS- Potenzial (2018)
Mengenvolumen/- potenzial mit voll- funktionsfähiger FFBQ	28,0		22,4
ohne FFBQ bis 2030	31,3		24,7
mit FFBQ und ohne RUS-Potenzial		25,7	
ohne FFBQ und mit RUS-Potenzial		28,0	

Tabelle 1: Gegenüberstellung der verschiedenen Prognosezahlen aus der Seeverkehrsprognose des Bundes mit den Zahlen der Lübeckprognose der LPA

Transformation und Umschlagarten: Prognostizierte Veränderungen in Lübeck bis 2030 – Referent: Birger Latki (Baltic Marine Consult)

Auf Basis der Seeverkehrsprognose und dem für Lübeck prognostizierten Umschlag im Jahr 2030 wurde durch BMC eine Transformation der Prognosezahlen auf die Gütergruppen- und Ladungsträgerstruktur des Lübecker Hafens durchgeführt. Ohne diese Transformation kann nicht prognostiziert werden, wie die Güter im Hafen Lübeck umgeschlagen werden müssen. Mit der Transformation wird definiert, wie viele Güter z.B. im LKW oder im Container den Lübecker Hafen im Zeitraum bis zum Jahr 2030 erreichen oder wie viele witterungsempfindliche Schüttgüter zu erwarten sind.

Als Grundlage für die Transformation auf Lübecker Verhältnisse wurden Daten der Lübecker Statistik verwendet, die für jedermann zugänglich veröffentlicht werden. Außerdem wurden umfangreiche Gespräche mit den Betreibern und Akteuren im Hafen durchgeführt.

Das Gutachten stellte fest, dass sich die Güterstruktur des Lübecker Hafens in Zukunft nicht wesentlich verändert. Den Hauptanteil an der transportierten Ladung werden bis 2030 weiterhin Ro-Ro-Verkehre per LKW ausmachen, ergänzt durch Papierhandel, Container- und Massengüterverkehre.

Ein wichtiger Schritt der Transformation war es auch, sogenannte Ladungspakete zu bilden, die ein Konglomerat aus dem Schiffsverkehr, dem Fahrtgebiet und dem Ladungsträger, darstellen. Diese Ladungspakete werden zu einem späteren Zeitpunkt bei der Layoutplanung der einzelnen Hafenstandorte von Bedeutung sein.

Diskussion und Fragen:

Der Nautische Verein merkt an, dass der Ausbau der Bundeswasserstraße Trave als nicht vordringlich im Bundesverkehrswegeplan eingestuft worden ist, obwohl die Prognose für Lübeck positiv ausfällt.

Der Hafenstandort Lübeck hat sich zwar während der Abstimmung zum Bundesverkehrswegeplan für den Verbleib in der Netzkategorie A eingesetzt, jedoch ohne Erfolg. Aktuell laufen diese Bemühungen einer Korrektur weiter.

ATR weist darauf hin, dass der Fokus bei der HEP-Bearbeitung nicht allein auf den Transportmengen und ihren Auswirkungen auf das Hinterland liegen darf. Die lokalen und regionalen Wertschöpfungseffekte von Unternehmen im Hafen, die Handel treiben und an ihren Standorten produzieren, sind ebenfalls zu betrachten.

Der BUND hinterfragt in Anbetracht der Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens seit 2009 die Glaubwürdigkeit der vorgelegten Wachstumsprognose und den resultierenden durchschnittlichen Wachstumsraten. Er fordert, den Fokus stärker auf hafeneigene Maßnahmen für eine Trendumkehr in Lübeck zu legen, um in Zukunft überhaupt zu einem Wachstum zu kommen.

Herr Dr. Makait erläutert, dass die Prognosen die Entwicklung des seewärtigen Außenhandels in der Ostsee und des Handels mit den Hinterlandregionen des Lübecker Hafens betrachtet haben. Auf Aussagen dazu, wie sich der Wettbewerb unter den Ostseehäfen bis 2030 entwickeln wird, hat die Seeverkehrsprognose verzichtet. Auch sind mögliche Partnerschaften oder Kooperationen der Ostseehäfen untereinander nicht berücksichtigt worden.

Aktuell läuft aufgrund der Transportkostenstruktur mehr Ladung auf der Straße, was auch die aktuell sehr positive Umschlagentwicklung in Puttgarden belegt.

Derzeit besteht damit weiterhin der Trend „sea to road“. Jedoch ist zu erwarten, dass die Transportkosten auf der Straße mittelfristig u.a. wegen steigender Personalkosten und geplanter Emissionsregulierungen (z.B. CO₂-Bepreisung) steigen werden. Hierdurch werde es wieder zu Verschiebungen bei den Transportwegen kommen, was sich positiv auf die Schifffahrt auswirken kann.

Die LHG erläutert, dass der Umschlag im Lübecker Hafen aktuell messbar wächst – nach einigen Jahren der Stagnation oder von Verlusten von Transportmengen. Die Weichen für eine positive Entwicklung sind aus Sicht der LHG gestellt.

Die Teilnehmenden diskutieren über den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK). IHK und Lagerhaus Lübeck weisen auf das Gutachten hin, welches belegt, dass nach erfolgtem Ausbau des ELK mit einem Frachtaufkommen von insgesamt circa 3 bis 4 Millionen Tonnen zu rechnen sei. Das momentane Frachtaufkommen stagniere derzeit bei circa 600.000 Tonnen (pro Jahr). Die sei auf den fehlenden Schiffsraum, der den ELK befahren kann, zurückzuführen. Diese Fracht müsse aktuell größtenteils mit dem LKW in die Region transportiert werden. Der BUND sieht diese Zahlen kritisch. Er zweifelt an der volkswirtschaftlichen Wirksamkeit und an der ökologischen Verträglichkeit eines Ausbaus des ELK. Gemeinsam stellen die Teilnehmenden abschließend fest, dass ein Ausbau des ELK nicht mehr bis 2030 umgesetzt werden wird. Aus diesem Grund fällt seine Realisierung nicht mehr in den vom HEP betrachteten Zeitraum.

Insgesamt wird die vorgelegte Prognose mit dem enthaltenen Wachstum seitens der maritimen Wirtschaft als geeignet und zukunftsgerichtet eingestuft.

Es wird verabredet, dass zur nächsten Sitzung die Umschlagzahlen der letzten drei Jahre (2015-2018) separat vorgestellt werden.

Logistische u. technische Entwicklungen im Ostseeverkehr bis 2030 – Referent: Birger Latki (BMC)

Dieser Vortrag wird auf den Anfang der nächsten Sitzung verschoben, damit ausreichend Zeit für die Diskussion vorgesehen werden kann. .

TOP 5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK AUF DIE NÄCHSTE SITZUNG

Zusammenfassend wurde deutlich, dass

- die Umschlagprognose für den Lübecker Hafen als eine Potenzialanalyse aufzufassen ist, die einen Wachstumskorridor definiert. Ob dieses Wachstum jedoch eintritt, ist von der weiteren Entwicklung handelspolitischer, wirtschaftlicher und standortbedingter Entscheidungen abhängig;
- die Prognose für den Hafen Lübeck ein vorsichtig-moderates Wachstum mit 24,7 Mio. t ohne FFBQ und ohne zusätzliche Dienste annimmt;
- sich die Güterstruktur im Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 nicht grundlegend ändern wird. .

Die 1. Sitzung der AG Hafenentwicklung in Lübeck wurde um 20:15 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll

F.Witt