

Arbeitsgruppe Hafenentwicklung Lübeck

Ergebnisbericht der gemeinsamen Beratung
von Juli bis Dezember 2019

„Die Arbeit der AG Hafenentwicklung ist für die Lübeck Port Authority sehr wertvoll.

Wir wollten den neuen Hafenentwicklungsplan gesellschaftlich breit diskutieren und Hinweise dazu aufnehmen. Das ist gelungen – in sachlicher und konstruktiver Atmosphäre, in der es möglich war, Kritik zu äußern, aber auch gemeinsame Ziele zu identifizieren.“

Guido Kaschel

Leiter der Lübeck Port Authority

Inhalt

1. Anlass: Ein Hafenentwicklungsplan für den Hafen Lübeck	4
2. Dialog: Die Arbeit der AG Hafenentwicklung	6
3. Grundlagen: Prognosen für den Hafen Lübeck	9
4. Ziele: Leitsätze für den Hafen Lübeck	14
5. Planung: Entwicklungsmöglichkeiten für den Hafen Lübeck	16
5.1 Stadthäfen	18
5.2 Mittelhäfen	22
5.3 Skandinavienkai	26
5.4 Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	31
6. Empfehlungen der AG Hafenentwicklung zum HEP 2030	33
7. Ausblick: Kontinuierlicher Dialog über die Zukunft des Hafen Lübeck	35
8. Anhang: Positionspapiere	36
9. Auf einen Blick: Diskussion der Hafenentwicklung in Lübeck	38

1. Anlass: Ein Hafenenwicklungsplan für den Hafen Lübeck

Hafen Lübeck:
Drehscheibe für
Güter in die
Ostseeregion

Der Hafen Lübeck ist Deutschlands größter RoRo-Ostseehafen. Er stellt mit einem aktuellen Umschlag von 25,0 Mio Tonnen (t) brutto im Jahr 2018 eine wichtige Drehscheibe im Waren- und Gütertausch zwischen Zentraleuropa und der Ostseeregion dar.

Der Umschlag im Lübecker Hafen ist traditionell geprägt vom RoRo (Roll on/Roll Off)-Frachtgeschäft, vom Umschlag mit Papier- und Forstprodukten sowie konventionellen Stück- und Schüttgutverkehren. Im Vergleich zu anderen Ostseehäfen wie Kiel oder Rostock ist das Passagiergeschäft – und hier insbesondere das Kreuzfahrtaufkommen – nachrangig.

Die wichtigsten Verbindungen des Lübecker Hafens führen in die Häfen Schwedens (Malmö, Trelleborg, Husum), Finnlands (Helsinki, Turku, Hamina-Kotka, Kemi, Oulo, Hanko, Uusikau-punki), Estlands (Tallinn), Lettland (Liepaja) und Russlands (St. Petersburg) – mit einem aktuellen Schwerpunkt auf den Regionen im südlichen Schweden und im südwestlichen Finnland.

Historisch gewachsen ist die lokale Verteilung der Anlagen und Betriebe im Lübecker Hafen. Lübeck verfügt über drei wesentliche Hafenstandorte: den Skandinavienkai an der Mündung der Trave, die Mittelhäfen im Bereich Schlutup und Dänischburg-Siems sowie die innenstadtnahen Hafenbe-reiche, u.a. mit dem Burgtorkai, dem Konstinkai und dem Vorwerker Hafen.

Die Hafenverkehre werden stark vom Transport auf der Straße via LKW geprägt. Er macht aktuell ca. 80 Prozent des hin- und weiterführenden Güterverkehrs aus. Der Schienenverkehr kommt auf 18 Prozent. Der Transport über den Wasserweg per Binnenschiff umfasst aktuell rund 2 Prozent. Von Gutachtern wird bis 2030 ein Wandel dieses modal split prognostiziert. Der Anteil des Schienenverkehrs soll steigen.

Ein Wachstum wird auch für den Transport über das Binnenschiff vorhergesagt, sollte der Elbe-Lübeck-Kanal in naher Zukunft ertüchtigt werden.

Auftrag der Bürgerschaft: Ein neuer Entwicklungsplan für einen Hafen im Wandel

Der aktuelle Hafenenwicklungsplan (HEP) der Hansestadt Lübeck stammt aus dem Jahr 1996. Er galt in den vergangenen Jahren als wichtiger Orientierungspunkt für die Entwicklung der Supra- und Infrastruktur im Hafen. Mit Beschluss der Lübecker Bürgerschaft vom 28.11.2013 soll der HEP fortgeschrieben werden – unter der Leitfrage: „Wie muss der Lübecker Hafen von morgen aussehen – als ein Grundbestandteil der wirt-schaftsstrategischen Ausrichtung der Hansestadt Lübeck?“.

Auftrag an die Verwaltung ist es, einen „Masterplan Hafen und hafennahes Gewerbe“ mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 aufzustellen. Dessen Ergebnisse und Empfehlungen sollen die fachlichen Grundlagen für wichtige Entscheidungen von Politik und Verwaltung und von privaten Investoren im Hafen legen. Geplant ist eine Vorlage des HEP zum Beginn des Jahres 2020 in der Lübecker Bürgerschaft.

Erste Gespräche zur Sondierung von Fragestellungen und Themen für den neuen Hafenenwicklungsplan begannen mit der Hafenwirtschaft bereits im Jahr 2013. In einem ersten Schritt ging es darum, Themen gemeinsam zu identifizieren, die im zukünftigen HEP betrachtet werden sollten. Im Anschluss wurde die Projektgruppe zur Hafenenwicklung unter Führung der LPA, in die u.a. die Lübecker Hafen-Gesellschaft, die Hans Lehmann KG, die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK) und die Hansestadt Lübeck (Untere Naturschutzbehörde, Untere Wasser-behörde, Untere Bodenschutzbehörde, Liegen-schaften, Stadtplanung, Stadtgrün und Verkehr, Beteiligungscontrolling, Wirtschaftsförderung, KWL) involviert sind, eingebunden.



Ein Hafen, drei
unterschiedliche
Standorte entlang
der Untertrave.

Um die fachliche Basis für den neuen HEP zu schaffen, wurden insgesamt sieben Grundlagengutachten erstellt, in deren Rahmen u.a. eine Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose mit Szenarien für unterschiedliche Wachstumszahlen des Lübecker Hafens durchgeführt, Aussagen zur zukünftigen Größenentwicklung der Transportträger (Schiff, Zug, LKW) getroffen und die Position des Hafens im internationalen Wettbewerb betrachtet wurden.

Der gutachterliche Schlussbericht des HEP, der auf der Basis der Grundlagengutachten die Entwicklungstrends des Hafens herleitet, liegt mittlerweile in einer Arbeitsfassung vor. Ergänzt wurde er noch mit gutachterlich modellierten Abschätzungen der Entwicklung von Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie Einschätzungen zu den Wirkungen der prognostizierten Hafenentwicklung auf Naturschutzgebiete und geschützte Arten.

Der Hafenentwicklungsplan beschreibt den Bedarf an zukünftigen Hafenfazilitäten (Hafenflächen, Anleger und Umschlagtechnik) in Lübeck und an notwendigen Verkehrsanbindungen.

Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs der Hafenentwicklung mit Flächenvorsorge, Genehmigungsverfahren und Bau von Hafeninfrastruktur erstreckt sich der HEP auf einen längeren Planungshorizont (mindestens 10 Jahren).

Der HEP orientiert sich an übergeordneten Anforderungen aus dem Bundesverkehrswegeplan, aufgrund seiner lokalen Ausprägung muss er v.a. wirtschaftliche Interessen der Hafenwirtschaft und Umschlagbetriebe, die ökologischen Belange des Naturschutzes, und die Interessen der Anwohner untereinander abwägen. Seine Ergebnisse fließen anschließend in den Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck ein.

Dabei ist wichtig: Ein Hafenentwicklungsplan regelt ausdrücklich keine wirtschaftlichen und genehmigungsrechtlichen Fragen für explizite Bauprojekte.

Der zukünftige Flächenbedarf wird auf Basis einer Mengenprognose, auf der Größenentwicklung der Transportbehälter und allgemeiner ökonomischer Entwicklungstrends im Ostseeraum abgeleitet. Beim HEP handelt es sich wie beim Flächennutzungsplan um eine generalisierte und raumbedeutsame Zielplanung.

Der Zeithorizont für den aktuell diskutierten HEP ist das Jahr 2030. Er ergibt sich sowohl aus dem Petitum der Lübecker Bürgerschaft als auch aus der vom Bundesverkehrsministerium 2014 veröffentlichten Seeverkehrsprognose, die im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) erarbeitet wurde.



Sieben Grundlagengutachten wurden für den neuen HEP erstellt

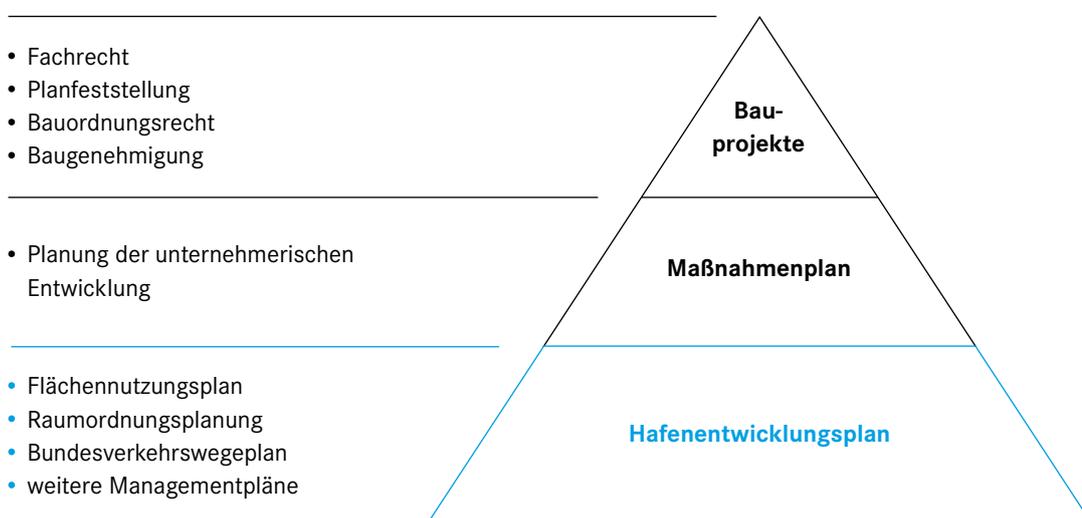


Abb. 1: Planungsebenen im Hafen: Einordnung des Hafenentwicklungsplans

2. Dialog: Die Arbeit der AG Hafententwicklung

Die Hansestadt Lübeck – vertreten durch die Lübeck Port Authority (LPA) – hat sich zum Ziel gesetzt, den HEP nicht allein auf Basis gutachterlicher und fachlicher Empfehlungen zu erstellen, sondern einen breiten Kreis aus Hafenwirtschaft, Bürger:innen und Anwohner:innen, Umwelt- und Naturschutz sowie Travenutzer:innen aktiv in die Diskussion über die Hafententwicklung einzu beziehen. Dieser Anspruch folgte dem Auftrag der Lübecker Bürgerschaft in der Drucksache VO/2013/00904 (2013), der fordert, dass die Erstellung des HEP von einem breiten, transparenten und extern moderierten Dialogprozess begleitet werden soll.

Der Dialog zum HEP fand von Mai bis Dezember 2019 unter dem Dach von Lübeck:überMorgen statt. Diese Marke bündelt alle öffentlichen Debatten über die Zukunft der Hansestadt Lübeck. Sie sind u.a. auf der Website: <https://uebermorgen.luebeck.de/> dokumentiert.

Der Dialog zum HEP folgte drei wesentlichen Zielen:

1. Einen zentralen Ort für eine strukturierte Debatte über den HEP schaffen

Aufgabe des Dialogs war es, die Debatte über den Hafententwicklungsplan zu bündeln und ihr einen festen Rahmen zu geben. Die Dialogteilnehmenden sollten die Möglichkeit erhalten, Entwicklungsperspektiven für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 miteinander abzuwägen und der LPA dazu – in Form einer Konsultation – Hinweise zu geben.

2. Die Planung mit Wissen vor Ort im Hafen und in der Stadt anreichern

Der Dialogprozess bot die Möglichkeit, bestehende Planungsvarianten mit dem vielfältigen Vor-Ort-Wissen der Lübecker:innen weiter anreichern zu lassen. Aufgabe des Dialoges sollte es sein, diese Kenntnisse strukturiert aufzunehmen und zu dokumentieren.

3. Entwicklungsperspektiven für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 abstecken

Ergebnis des Dialogprozesses sollte es sein, fachlich begründete und gesellschaftlich diskutierte Entwicklungsperspektiven für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 zu identifizieren. Das Herzstück des Dialogprozesses stellte die Arbeitsgruppe Hafententwicklung dar, die die unterschiedlichen Interessen im Lübecker Hafen bestmöglich repräsentierte – besetzt mit Vertreter:innen der Hafen- und Logistikwirtschaft, des Umwelt- und Naturschutzes, der Anwohnerinitiativen und Vereine, der Travenutzer:innen (Segler, Fischer, Angelsport) sowie mit Lübecker Bürger:innen (s. Abb. 2).

Um sich möglichst strukturiert auszutauschen und einzelnen Standpunkten ausreichend Raum zu geben, war die Teilnehmer:innenzahl in der AG Hafententwicklung auf maximal 40 Personen begrenzt. Der Teilnehmer:innenkreis setzte sich aus einem Kontingent von fix nominierten Mitgliedern sowie durch Losverfahren ausgewählte Bürgervertreter:innen zusammen. Deren Plätze löste Bürgermeister Lindenau im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung am 3. Juli aus.

In den ersten beiden Sitzungen diskutierten die Teilnehmenden übergreifende Fragen der Prognose für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 und formulierten gemeinsame Leitsätze für dessen Zukunft. In den weiteren Sitzungen stellte die LPA verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten für die einzelnen Hafenstandorte vor und nahm Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden dazu auf (s. Abb.3).



Von Mai bis
Dezember 2019
fand der Dialog zur
Hafententwicklung
statt.

Hansestadt Lübeck (Gastgeber)

- Lübeck Port Authority

Bürgervertreter:innen

- Ines Hartmann
- Horst Pahl
- Dorothee Gaedeke
- Marcus Clasen

Anwohnerinitiativen

- Gemeinnütziger Verein Kücknitz
- Gemeinnütziger Verein Schlutup
- Ortsrat Travemünde
- Interessengemeinschaft Ivendorf



Umwelt- und Naturschutz

- NABU Lübeck
- Bund Lübeck
- Landschaftspflegerverein Dummersdorfer Ufer

Travenutzer und -unterhaltende

- Lotsenbrüderschaft NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg
- Kreisseglerverband Lübeck
- Lübecker Kreisverband der Sportfischer
- Erzeugergemeinschaft – Fischverwertung Lübecker Bucht

Hafen und Logistik

Umschlagsunternehmen

- Lübecker Hafen-Gesellschaft
- Hans Lehmann KG
- ATR Landhandel
- Nordgetreide
- Lagerhaus Lübeck
- H. & J. Brüggel KG

Redereien

- • Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten (4 Sitze)

Logistik

- • • • Verein Lübecker Spediteure (4 Sitze)
- logRegio

Wirtschaft

- IHK zu Lübeck
- Nautischer Verein Lübeck

Abb. 2:
Teilnehmende an der
AG Hafenentwicklung

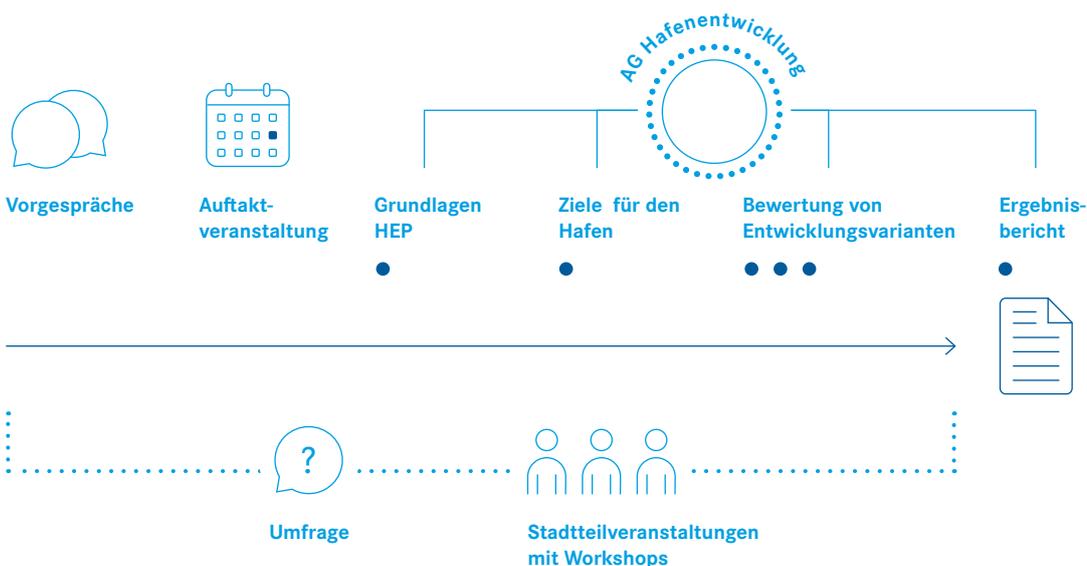


Abb. 3:
Ablauf - Dialog-
prozess zur
Hafenentwicklung
in Lübeck

Dabei gab sich die AG Hafententwicklung folgende Regeln der Zusammenarbeit:

1. Transparenz:

Die AG Hafententwicklung lebt von der Offenheit, Wissen miteinander zu teilen. Ergebnisbericht, Protokolle und Vorträge werden – wenn nicht anders von der AG entschieden – auf der Website von Lübeck über: Morgen veröffentlicht.

2. Respekt:

Alle Teilnehmenden achten die Meinungen der anderen Diskutanten. Unterschiedliche Sichtweisen werden respektiert.

3. Sachlichkeit:

Die Diskussion basiert auf Fakten. Sie kommt ohne Polemik aus.

4. Verständlichkeit:

Die Inhalte müssen nachvollziehbar sein. Experten sind aufgefordert, ihr Wissen so zu übersetzen, dass alle Teilnehmenden folgen können.

5. Vertraulichkeit:

Die Sitzungen der AG sind nicht öffentlich. So ist eine Diskussion im geschützten Raum möglich. Die Öffentlichkeit wird nur gemeinsam informiert.

6. Verbindlichkeit:

Alle Teilnehmenden verpflichten sich zu einer verbindlichen Zusammenarbeit. Dazu gehört die Bereitschaft, kontinuierlich mitzuarbeiten.

Ergänzend zur Arbeit des Dialogforums fanden begleitende öffentliche Formate unter dem Dach von Lübeck: überMorgen statt. Die LPA sammelte sowohl Bürger:innenstimmen im Rahmen von Stadtteilveranstaltungen in den hafennahen Bezirken Lübecks als auch in Form einer online-basierten Umfrage mit Thesen zur Zukunft des Lübecker Hafens ein. Die wesentlichen Ergebnisse und Aussagen aus den Workshops auf den Stadtteilveranstaltungen und aus der Umfrage finden sich in [Abb. 4](#).

Umfrage: *

10 Thesen zur Zukunft des Lübecker Hafens (Auswertung am 03.12.2019 / Teilnehmende: 90)

	Im Jahr 2030 hat der Port of Lübeck ... **	Absolut	Relativ
01	... seine Funktion als Drehscheibe für den Güter- und Warenverkehr im Ostseeraum ausgebaut	49	54,44 %
02	... sich auf wandelnde Verkehrs- und Schifffahrtswege im Ostseeraum eingestellt (z. B. Fehmarnbeltquerung)	44	48,89 %
03	... die Auswirkungen von Verkehr, Umschlag und Produktion auf die Stadtbevölkerung spürbar reduziert.	29	32,22 %
04	... ein offenes Miteinander zwischen Bevölkerung und Hafen etabliert.	42	46,67 %
05	... sich die Digitalisierung bei Umschlag und Verkehrssteuerung effizient zunutze gemacht.	51	56,67 %
06	... einen sparsamen Umgang mit Hafenflächen gefunden.	36	40,00 %
07	... sich als attraktiver Arbeitgeber etabliert, der qualifizierte Fachkräfte rekrutieren und binden kann.	42	46,67 %
08	... ein erfolgreiches Standortmarketing etabliert.	29	32,22 %
09	... seine Hinterlandverkehre gezielt ausbaut.	26	28,89 %
10	... dazu beitragen, die Untertrave als Natur- und als Wirtschaftsraum ausgewogen zu entwickeln.	50	55,56 %

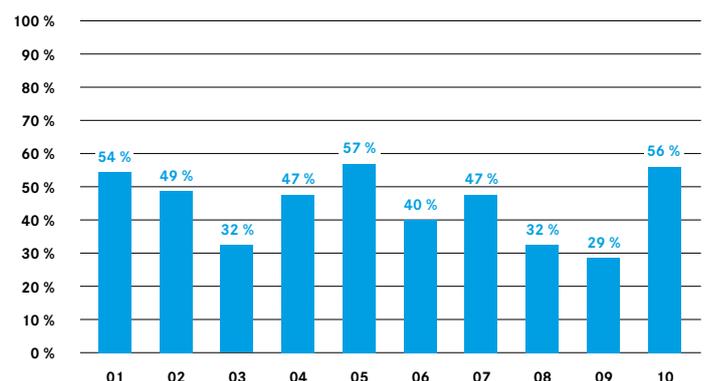
Abb. 4: Ergebnisse der Online-Umfrage unter dem Dach von Lübeck:überMorgen und der Befragung aus den Stadtteilveranstaltungen und

* Nicht repräsentative Umfrage: Dopplungen sind möglich

** Es durften maximal 5 Möglichkeiten ausgewählt werden.

Das Ergebnis umfasst Umfragen bei Stadtteilveranstaltungen in:

- Internetumfrage
- St. Gertrud
- Travemünde
- Buntekuh
- St. Lorenz Süd
- St. Jürgen
- St. Lorenz Nord
- Kücknitz
- Schlutup



3. Grundlagen: Prognosen für den Hafen Lübeck

Der Umschlag im Lübecker Hafen entwickelt sich aktuell wieder positiv. War noch in den Jahren 2015/16 ein Abwärtstrend zu verzeichnen, weil drei Großkunden aus dem Forstproduktebereich abgewandert waren, so ist die Umschlagmenge in anderen Geschäftsfeldern wieder angestiegen und hat jüngst einen Umkehrtrend erzeugt. Positiv entwickelten sich insbesondere die Intermodalverkehre (Umschlag auf die Schiene) mit jährlichen Zuwachsraten von über 10 Prozent.

Trends in der Umschlagentwicklung sollten jedoch nicht allein auf der Betrachtung von kurzen Zeiträumen beruhen, sondern auf langen Zeitreihen basieren. Aus diesem Grund erstellte die LPA eine mathematische Trendfunktion der Lübecker Umschlagentwicklung seit 1975. [Abb. 5](#) macht deutlich, dass auch bei kurzzeitigen negativen Umschlagentwicklungen - wie sie üblicherweise periodisch auftreten können - langfristig mit einem Wachstum für den Lübecker Hafen zu rechnen ist.

Aussage aus dem Bericht:

Trends in der Umschlagentwicklung sollten nicht allein auf der Betrachtung von kurzen Zeiträumen beruhen, sondern auf langen Zeitreihen basieren.

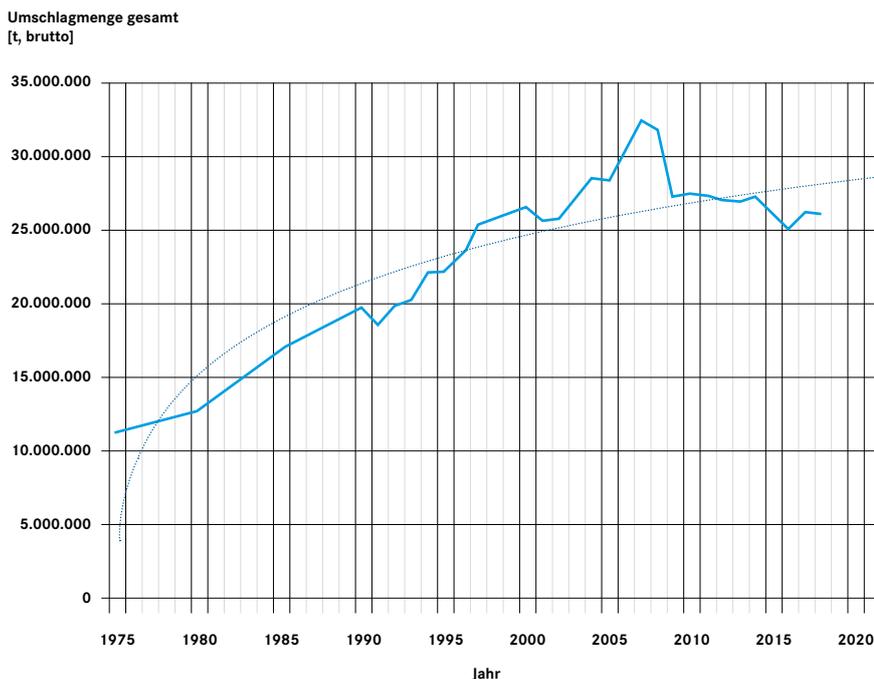


Abb. 5:
Trendfunktion der
langjährigen Um-
schlagentwicklung
im Lübecker Hafen

3.1 Seeverkehrsprognose und Lübeck-Prognose

Um aber den Blick in die Zukunft zu richten und Aussagen über die Entwicklung des Umschlags im Lübecker Hafens im Jahr 2030 treffen zu können, war es wichtig, über belastbare Szenarien und Prognosedaten zu verfügen.



Aufgabe der Gutachter: Eine belastbare Prognose für das Wachstum des Lübecker Hafens bis 2030 zu erstellen

Die zentrale Grundlage für diese Betrachtung stellte die Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dar, die für die deutschen und andere relevante Seehäfen der EU mit einem Zeithorizont bis 2030 erstellt worden ist. Als Basisjahr wählten die Gutachter der Seeverkehrsprognose das Jahr 2010. Während die Seeverkehrsprognose die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) als gegeben annimmt, hat die Hansestadt Szenarien erarbeitet, die entweder eine FFBQ mit vollfunktionstüchtiger Hinterlandanbindung für Straße und Schiene im Jahr 2030 unterstellt oder davon ausgeht, dass die FFBQ noch nicht fertiggestellt werden konnte. Die Seeverkehrsprognose traf zudem Aussagen zur Verlagerung von Verkehren in das Hinterland des jeweiligen Hafens (modal split) und unterschied zwischen lokalen Verkehren und Transitverkehren.

Dabei wurde zugrunde gelegt, dass

- bereits starke Wirtschaftsräume stärker wachsen als schwächere Wirtschaftsräume;
- der Import in Deutschland stärker wächst als der Export.

Die Seeverkehrsprognose basierte auf Einschätzungen zur Entwicklung des seewärtigen Außenhandels in der Ostsee und des Handels mit den Hinterlandregionen des Lübecker Hafens. Sie traf keine Aussagen dazu, wie sich der Wettbewerb unter den Ostseehäfen bis 2030 entwickeln wird.

Einer der Gutachter für das BMVI, Herr Dr. Makait von MWP, erläuterte in der AG Hafenenwicklung die Detailtiefe und Methodik der Seeverkehrsprognose. Das Gutachterbüro MWP hatte im Auftrag der LPA die Seeverkehrsprognose für den HEP in Lübeck überprüft und plausibilisiert. Ein wesentlicher Grund für diese Entscheidung 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, der realen Entwicklung folgend eingearbeitet werden.

Insgesamt wurden sechs Hauptszenarien auf Basis der Seeverkehrsprognose und den aktuellen Umschlagzahlen 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 die Mengenprognose im Jahr 2018 auf das konservative Szenario 6 mit 24,7 Mio. t (netto) Umschlag korrigiert (s. Abb. 6) – unter den Prämissen, dass die FFBQ im Jahr 2030 noch nicht funktionstüchtig ist und keine neuen Liniendienste mit Russland aufgrund weiterhin bestehender Sanktionen etabliert werden konnten. Dies würde ein Wachstum des Umschlags im Lübecker Hafen von jährlich 2,7 Prozent bedeuten.

Dabei ist zu beachten:

Die Umschlagprognose für den Lübecker Hafen ist als eine Potenzialanalyse aufzufassen, die einen Wachstumskorridor definiert. Ob dieses Wachstum jedoch eintritt, ist von der weiteren Entwicklung handelspolitischer, wirtschaftlicher und standortbedingter Entscheidungen abhängig.

Auf Basis der Seeverkehrsprognose und dem für Lübeck prognostizierten Umschlag im Jahr 2030 erstellte das Gutachterbüro Baltic Marine Consult (BMC) eine Transformation der Prognosezahlen auf die Gütergruppen- und Ladungsträgerstruktur des Lübecker Hafens. Ohne diese Transformation kann nicht prognostiziert werden, wie viele und welche Art von Gütern im Hafen Lübeck im Jahr 2030 umgeschlagen werden. Mit der Transformation wird definiert, wie viele Güter z.B. im Trailer 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 den Lübecker Hafen wurden Daten der Lübecker Statistik verwendet, die für die interessierte Öffentlichkeit zugänglich sind (www.statistik.luebeck.de). Außerdem führten die Gutachter umfangreiche Gespräche mit Betreiber:innen und Akteur:innen im Hafen, um Experteneinschätzungen zur Verifizierung des Warenaufkommens zu erhalten. Das Gutachten stellte fest, dass sich die Güterstruktur des Lübecker Hafens in Zukunft nicht wesentlich verändern wird.

Den Hauptanteil an der transportierten Ladung werden bis 2030 weiterhin RoRo-Verkehre ausmachen, ergänzt durch Papierhandel, Container- und Massengüterverkehre (s. Abb. 7).

Hinweise der Teilnehmenden zur Seeverkehrsprognose und Lübeck-Prognose

Der Nautische Verein kritisierte, dass der Ausbau der Bundeswasserstraße Trave als nicht vorrangig im Bundesverkehrswegeplan eingestuft worden ist, obwohl die aktuelle Prognose der Umschlagmengen 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. Lübeck müsse sich bemühen, diese Entscheidung zu korrigieren.

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

Der BUND hinterfragt die vorgelegte Wachstumsprognose und die daraus resultierenden durchschnittlichen Wachstumsraten. Der BUND fordert, den Fokus stärker darauf zu legen, hafeneigene Potenziale zu identifizieren, um in Zukunft in einem sich intensivierenden Wettbewerb zu einem Wachstum zu kommen.

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 nun gestellt.

Szenario	Zusätzliche Dienste	Umschlag netto 2030 in Mio. t			Umschlag 2015	Wachstum mit FFbQ		Wachstum ohne FFbQ	
		mit FFbQ	ohne FFbQ	FFbQ		Mio. t	% insg.	Ø % p.a.	% insg.
01	mit	28,7	31,3	2,6	16,6	73 %	3,7 %	89 %	4,3 %
02	ohne	25,4	28,0	2,6	16,6	53 %	2,9 %	69 %	3,5 %
03	mit	27,2	29,6	2,4	16,6	64 %	3,3 %	78 %	3,9 %
04	ohne	23,9	26,3	2,4	16,6	44 %	2,5 %	58 %	3,1 %
05	mit	25,7	28,0	2,3	16,6	55 %	3,0 %	69 %	3,5 %
06	ohne	22,4	24,7	2,3	16,6	35 %	2,0 %	49 %	2,7 %

Abb. 6: Szenarien für die Umschlagentwicklung im Lübecker Hafen

Empfehlung: Szenario 6 - mit einem konservativen Wachstum zwischen 2 und 2,7 Prozent pro Jahr bis 2030

Umschlagmengen in Tonnen (brutto)

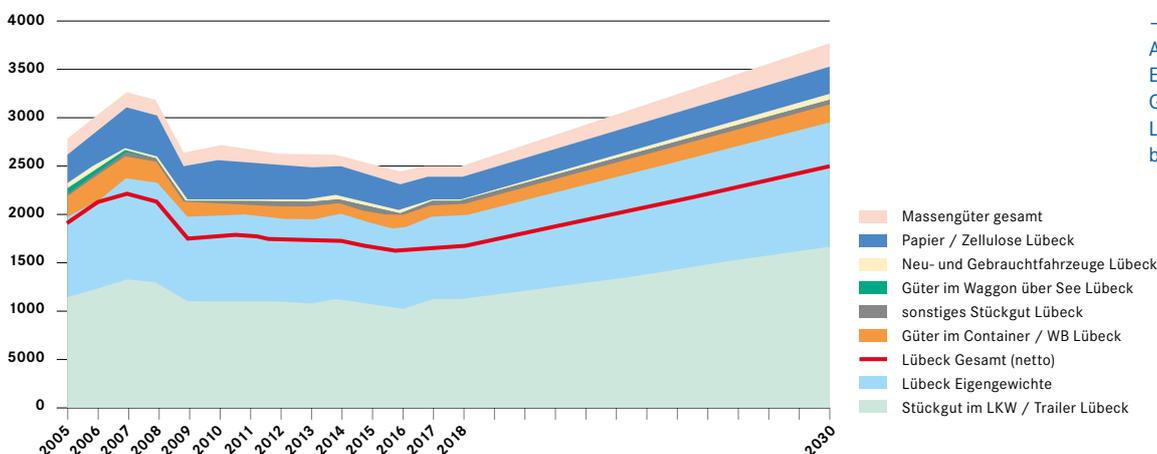


Abb. 7: Entwicklung der Güterarten im Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030

3.2 Innovationen: Entwicklung von Verkehrsträgern und alternativen Kraftstoffen im Ostseeraum

Im Auftrag der LPA hat das Büro BMC eine Prognose zu den logistischen und technischen Entwicklungstendenzen im Ostseeverkehr erstellt. Der Schwerpunkt dieser Untersuchungen lag in der Größenentwicklung der Transportbehälter – von Schiff, Zug und LKW.

Dabei legte BMC ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung der Schiffsgrößen im Bereich des RoRo-Transports. Hier ist grundlegend festzuhalten: Lübeck nimmt eine Sonderstellung unter den Ostseehäfen ein, was die Limitationen der seewärtigen Erreichbarkeit seiner Terminals angeht. Tiefe und Breite des Fahrwassers sowie der Drehkreise in der Untertrave sind eine begrenzte Größe. Ein zukünftiges Wachstum der Schiffsgrößen im Fährverkehr der Ostsee wird nur sehr begrenzt aufzufangen sein.

Dass dieses Wachstum kommen wird, ist bereits jetzt absehbar, denn es ist für die Reedereien weiterhin ökonomisch attraktiv, mit einer Erweiterung des Transportvolumens pro Schiff auf anwachsende Gütermengen zu reagieren. Die Tabelle 1 zeigt, wie sich die Schiffsgrößen für den Bereich RoRo entwickeln werden. Insgesamt ist mit Schiffslängen von 250 Metern und von 38,5 Meter Breite zu rechnen, die einen Konstruktions-tiefgang von maximal 9 Metern aufweisen.

(s. Tab. 1)

Die Entwicklung der Schiffsgrößen hat zur Folge, dass auch die Parameter bei der Anlegergestaltung deutlich angepasst werden müssen. Dies könnte auch für den Bau von weiteren Doppelstockrampen an den Anlegern sprechen, die ein gleichzeitiges Be- bzw. Entladen des Haupt- und Oberdecks ermöglichen. Gleichzeitig ist zu sehen, dass aufgrund des Größenwachstums der Schiffe mit einer leicht rückläufigen bzw. konstanten Zahl der Schiffspassagen auf der Trave zu rechnen ist – selbst bei Wachstumsraten von 2 bis 3 Prozent pro Jahr. Eine Beurteilung der Entwicklung der Schiffshöhen fand nicht statt.

Auch die Entwicklung im Schienenverkehr setzt auf Wachstum. Hier ist in den kommenden Jahren flächendeckend mit Ganzzügen von bis zu 740 Metern Länge zu rechnen – über den Fehmarnbelt sogar mit bis zu 850 Meter langen Ganzzügen. Insbesondere im Intermodalverkehr, der ein hohes Wachstumspotential für den Lübecker Hafen hat, muss von ansteigenden Zuglängen und -zahlen ausgegangen werden.

Die Größenentwicklung von LKW schreitet ebenso voran. Zu rechnen ist hier mit Lastzugkombinationen, die eine Länge von bis zu 25,25 Metern und ein Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen aufweisen. Das Gutachten von BMC belegte, dass die Verkehrsentwicklung im Lübecker Hafen sehr stark von der Entlastung der Hauptverkehrsknotenpunkte für Straße und Schiene abhängen wird. Hier müssen verkehrssteuernde Konzepte und gezielte Ausbaumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur im Hinterland vorangetrieben werden.



Mehr Güter pro Transport: RoRo-Schiffe werden bis 2030 größer, Güterzüge länger. Darauf muss sich die Hafeninfrastuktur einstellen.

Tab. 1: Zusammenfassung der Schiffsgrößenentwicklung im RoRo-Verkehr/ Klammerwerte stellen aktuelle Entwicklungen dar

Parameter	Dim.	geschätzte Werte für die Fahrgebiete:			
		Kattegat	südliche Ostsee	mittlere Ostsee	Südfinnland/Estland, Russland
Aufstelllänge	[m]	1.500	4.000	3.000	4.000 (7.300)
Passagierzahl	[-]	3.000	600	600	1.000
Schiffslänge (L _{oa})	[m]	180	220	200	250 (250)
Schiffsbreite (B)	[m]	27	30	30	32,5 (38,5)
Konstruktions-tiefgang (T)	[m]	7	7,5	7,2	7,5 (9)
Gschwindigkeit (v)	[kn]	20	20	22	22
spezif. Antriebsleistung	[kW/lm]	20	10	15	8

Zu beachten ist: Lübeck ist als Kernhafen des europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) dazu verpflichtet, Fazilitäten für die Nutzung von Liquefied Natural Gas (LNG) bis 2025 vorzuhalten. Eine Herausforderung ist aktuell noch das Sicherheitskonzept bei den Bunkervorgängen, für das die LPA derzeit eine Lösung erarbeitet.

Grundsätzlich besteht auch in Lübeck ein Potenzial für den Einsatz von Landstrom. Um aber Landstrom zu realisieren, müssen Hafenbetreiber, Reeder und Netzbetreiber aktiv an dem Prozess mitarbeiten. Letztlich sind es die wirtschaftlichen Erwägungen der Reeder, die darüber entscheiden werden, ob eine Landstrominfrastruktur in Lübeck angenommen wird. Aktuell bekundet etwa die Firma Wallenius SOL Interesse für einen Landstromanschluss seiner Schiffsneubauten ab dem Jahr 2021.

Hinweise der Teilnehmenden zur Entwicklung der Verkehrsträger und alternativen Kraftstoffe im Ostseeraum

Der Verein Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten erklärt, dass die Schiffsgrößen im Ostseeraum im Verhältnis zur transportierten Ladung überproportional wachsen würden. In Lübeck sei dies aktuell jedoch noch nicht der Fall. Die Lotsenbrüderschaft weist hingegen darauf hin, dass Schiffe bereits im Jahr 2021/22 verbindlich ausgeliefert werden würden, die die im HEP prognostizierten Größen für das Jahr 2030 schon fast erreichten.

Der Verein der Lübecker Spediteure stellt fest, dass das Kaufverhalten und der Anstieg der Weltbevölkerung eine wesentliche Bedeutung für die in Zukunft zu transportierenden Ladungsmengen haben werden. Insbesondere ein offener Russland-Markt erhöhe die Ladungsmenge für Lübeck deutlich. Dies sei im Rahmen der vorgestellten Prognosen noch nicht ausreichend abgebildet worden.

ATR Landhandel weist darauf hin, dass große LKW immer mehr an Bedeutung verlieren. Dies sei u.a. auf den Personalmangel bei Fahrern und erwartbare Kostensteigerungen durch neue Aufschläge auf Kraftstoffe zurückzuführen. Zug und Schiff seien deutlich effizienter und kraftstoffsparender je Ladungseinheit. Darüber hinaus seien größere LKW (60 t) kaum einsetzbar, da deren Einsatz kaum auf Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen würde.

Die LHG erklärt den Wunsch, dass die Nutzung von alternativen Kraftstoffen wie LNG und Wasserstoff eine deutlich größere Bedeutung für die Hansestadt und für den Hafen in Lübeck haben sollten. Nach Auffassung der LHG müsse sich Lübeck verstärkt um Fördermittel bemühen, die eine Nutzung von Wasserstoff als alternativem Kraftstoff in der Schifffahrt erforschten.

Der NABU Lübeck weist in diesem Kontext darauf hin, dass an den Terminals auch Strom aus lokaler Erzeugung genutzt werden könne. So stünden in unmittelbarer Nähe zum Skandinavienkai mehrere Windkraftanlagen.

3.3 Regionalökonomische Effekte des Lübecker Hafens

Für die Hansestadt Lübeck stellt der Hafen einen wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor dar. Nach aktuellen Schätzungen sind circa 10.000 Beschäftigungsverhältnisse in der Region Lübeck vom Hafen abhängig. Gewerbesteuern der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit machen in Lübeck Einnahmen von circa 12 Mio. Euro pro Jahr aus.

Das Büro CPL (Competence in Ports and Logistics) hat diese Zahlen im Rahmen eines Gutachtens für die IHK Lübeck überprüft und fortgeschrieben. Als wichtigstes Merkmal des Lübecker Hafens wird seine Trimodalität, also das Zusammenspiel aller drei Verkehrsträger (Schiff, Schiene, Straße), angesehen.

Im Jahr 2018 waren im gesamten IHK-Bezirk auch weiterhin 10.300 Beschäftigte vom Hafen direkt, indirekt oder induziert abhängig, wovon allein 6.500 Beschäftigte direkt hafenauffinen sind. Insgesamt erzielten die hafenauffinen Unternehmen 1,9 Mrd. Euro Umsatz im Jahr 2018. Dabei betrug die jährliche Brutto-Wertschöpfung 700 Mio. Euro (brutto).

Eine Studie von der IHK Schleswig-Holstein, vom Landessportverband und von der Uni Kiel arbeitete zudem heraus, welche regionalökonomischen Effekte der Sport – unter anderem der Segel- und Angelsport – in Schleswig-Holstein erzielt, insbesondere in Form von tourismuswirtschaftlicher Wertschöpfung. Der Kreisseglerverband machte deutlich, dass der Segelsport erst durch die Existenz der Lübecker Häfen seine Potenziale an der Trave entfalten könne.

Unternehmen im Hafen und in dessen Umfeld erzielten 1,9 Mrd. Euro Umsatz im Jahr 2018.

4. Ziele:

Leitsätze für den Hafen Lübeck

Auf Basis dieser fachlichen Grundlagen und Entwicklungsszenarien entwickelte die AG Hafentwicklung gemeinsam Leitsätze (Postulate) für eine zukunftsfähige Entwicklung des Lübecker Hafens. An diesen Zielen sollte sich die Hafentwicklung – so der Wunsch der Arbeitsgruppe – bis zum Jahr 2030 orientieren:

Postulat 1:

Dachmarke schaffen: der Port of Lübeck

Der Lübecker Hafen stellt einen wesentlichen Baustein der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung der Hansestadt und der Region dar. Um ihn in dieser Funktion zu stärken, sollte der Hafen einheitlicher nach außen auftreten. Er benötigt eine klare Dachmarke, die in das Standortmarketing Lübecks eingebunden ist. Die Lübecker Bürgerschaft sollte dafür zeitnah die finanziellen und organisatorischen Grundlagen schaffen.

Postulat 2:

Drehscheibenfunktion des Lübecker Hafens im Ostseeraum stärken

Der Hafen Lübeck ist Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T). In diesem Kontext sollte der Hafen seine einzigartige Funktion als trimodaler Hub ausbauen, der die drei Verkehrsträger Schiff (See- und Binnenschiff), Schiene und Straße effizient miteinander verbindet – und mit denjenigen Häfen im Ostseeraum in eine intensiviertere Kooperation eintreten, die über eine ähnliche Hafinfrastruktur verfügen.

Postulat 3:

Lübeck als wertschöpfenden Universalhafen weiterentwickeln

Eine nachhaltige Entwicklung des Lübecker Hafens fußt auf seiner Vielfalt an Hafenstandorten mit öffentlichen und privaten Betreiberstrukturen. Als Leitbild muss das Prinzip des Universalhafens in Lübeck konsequent für alle Wirtschaftszweige weiterentwickelt werden, ohne den Unternehmen Raum für Spezialisierungen und den Aufbau von Kernkompetenzen zu nehmen. Ein besonderes Augenmerk soll auf die Stärkung von lokaler Wertschöpfung gelegt werden.

Postulat 4:

Die Erreichbarkeit des Lübecker Hafens verbessern

Eine verlässliche wasser- und landseitige Erreichbarkeit des Lübecker Hafens ist die wesentliche Voraussetzung für dessen Zukunftsfähigkeit. Lübeck wird sich auf Bundes- und Landesebene dafür einsetzen, diese Erreichbarkeit nachhaltig zu verbessern. Dabei muss auch der neuralgische Verkehrsknotenpunkt Hamburg in den Blick genommen werden.

Postulat 5:

Attraktiv für die Verkehrsträger der Zukunft sein – durch Innovationen

Der Lübecker Hafen soll sich konsequent zu einem trimodalen Hub für zukunftsfähige Verkehrsträger im Ostseeraum entwickeln. Ziel ist es, in Lübeck die Voraussetzungen für eine emissionsarme Schifffahrt mit innovativen Kraftstoffen und Antrieben (z.B. LNG, Wasserstoff, Strom, Bio-Kraftstoffe) zu schaffen. Gleichzeitig soll der Anteil des Warentransports mit emissionsreduzierten Verkehrsträgern ins Hinterland messbar erhöht werden. Dazu gehört ein umweltverträglicher Ausbau der Transportkombination Schiff – Schiene – Wasserstraße.

Postulat 6:

Ressourcen schützen, Emissionen reduzieren

Natur- und Anwohnerschutz sind ein unverzichtbarer Bestandteil der Hafenplanung. Die Emission von Luftschadstoffen, Geruch, Licht und Lärm soll konsequent reduziert werden, um Mensch und Natur zu schützen. Dazu gehört eine ausgewogene Entwicklung des Natur- und Wirtschaftsraumes Untertrave, der auch Freiräume am Wasser für Anwohner:innen lässt. So kann auch die Akzeptanz des Hafens in der Hansestadt und in der Region nachhaltig gestärkt werden.

Der Hafen Lübeck lebt von seiner Vielfalt – mit sehr unterschiedlichen Umschlagunternehmen und Produktionsstandorten

Postulat 7:**Hafenflächen sparsam nutzen und optimieren**

Flächeneffizienz soll Vorrang vor Flächenwachstum haben. Lübeck sollte sämtliche Potenziale wie die Digitalisierung identifizieren, um seine Hafeninfrastruktur und seine Hafenflächen effizient zu nutzen. Weil sie nicht beliebig vermehrbar sind, ist Lübeck gleichzeitig bestrebt, Flächen am seeschiffstiefen Wasser dauerhaft zu sichern, ohne die Funktionen von ökologisch wertvollen Lebensräumen einzuschränken.

Postulat 8:**Den Hafen Lübeck als attraktiven Arbeitgeber positionieren**

Der Lübecker Hafen soll sich auch in Zukunft dadurch auszeichnen, dass Unternehmen hochwertige und attraktive Arbeitswelten schaffen. Soll der Hafen ein attraktiver Arbeitgeber in der Region bleiben, der Fachkräfte findet und bindet, muss er seine Wahrnehmung als innovativer, einzigartiger und produktiver Wirtschaftsstandort in Lübeck stärken.

Postulat 9:**Miteinander von Stadt und Hafen aktiv gestalten**

Stadt und Hafen sind in Lübeck eng miteinander verwoben. Sie können sich in der Hansestadt nur im Miteinander entwickeln, nicht gegeneinander. Um den Dialog über die Zukunft des Hafens zu verstetigen, soll die Verwaltung dauerhaft durch ein fachlich-gesellschaftliches Beratergremium begleitet werden.

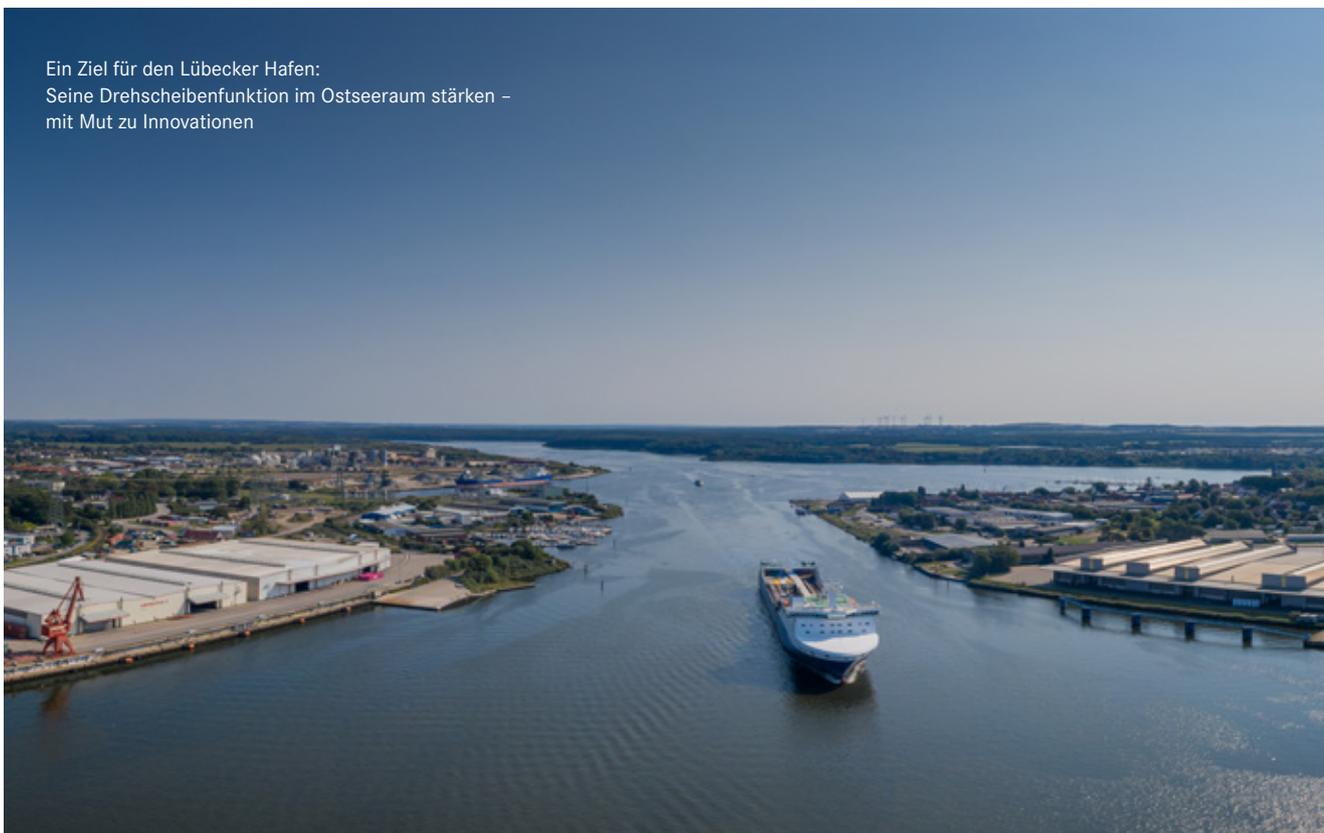
Postulat 10:**Regelmäßig über die Nachhaltigkeitsleistungen des Hafens berichten**

Der Lübecker Hafen soll sich in allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Soziales, Umwelt) zukunftsfähig entwickeln. Um diese Leistungen von Unternehmen und Behörden im Hafen transparent darzustellen, soll zweijährlich ein gemeinsamer Nachhaltigkeitsbericht für den Port of Lübeck durch ein unabhängiges Fachinstitut erstellt werden – orientiert an internationalen Berichtsstandards.



Ziel für den Hafen:
Attraktiver Knotenpunkt für die
Verkehrsträger
der Zukunft sein

Ein Ziel für den Lübecker Hafen:
Seine Drehscheibenfunktion im Ostseeraum stärken –
mit Mut zu Innovationen



5. Planung: Entwicklungsmöglichkeiten für den Hafen Lübeck

Kernaufgabe des Hafentwicklungsplans ist es, Entwicklungspotenziale für die unterschiedlichen Hafenableare entlang der Untertrave – von den Stadthäfen über die Mittelhäfen bis hin zum Skandinavienkai – zu beschreiben. Dies hat die LPA mit einer nachvollziehbaren Systematik getan.

In den Prognosen sind stets Umschlagmengen in Tonnen für den Hafen Lübeck ausgewiesen worden. Um die zukünftigen Flächenbedarfe für den Lübecker Hafen zu ermitteln, wurden auf dieser Basis zunächst die aktuelle Mengenverteilung auf den Terminals und die bestehenden Kapazitätsreserven pro Hafenterminal bestimmt.

Die aktuelle Mengenverteilung wurde in Ladungspakete gegliedert. Ein Ladungspaket stellt ein Konglomerat aus dem Fahrtgebiet, der Art der Güter, dem Transportmittel und der Umschlagtechnik dar. Anhand der Verteilung von Ladungspaketen konnte die LPA errechnen, wo und wie viel Umschlagfläche und Anlegerkapazität für die aktuellen Ladungspakete derzeit im Hafen benötigt werden.

Anschließend wurde mit Hilfe der Seeverkehrs- und der Lübeck-Prognose die Mengenentwicklung der verschiedenen Ladungspakete für 2030 näherungsweise berechnet. Im Vergleich mit dem Status quo konnten so die zukünftigen Flächenbedarfe pro Ladungspaket abgeleitet werden. Dabei berücksichtigten die Gutachter auch eine Steigerung der Flächenproduktivität. Sie hängt von der Umschlagtechnik, dem Flächenzuschnitt, den betrieblichen Abläufen und dem Ladungspaket ab.¹

Die gewählte Methodik ist detailliert, erlaubt aber eine transparente und nachvollziehbare Ableitung der infrastrukturellen Bedarfe für den Lübecker Hafen. Wichtig ist: Sie stellt eine flächenorientierte und infrastrukturelle Bewertung der Entwicklung des Hafens dar.

Die LPA greift damit ausdrücklich nicht in betriebswirtschaftliche Entscheidungen der Terminalbetreiber ein. Vielmehr ist es die Aufgabe des Hafentwicklungsplans, Vorschläge für infrastrukturelle Modifikationen zu machen, die den Unternehmen verlässlich Raum geben, sich wirtschaftlich zu entfalten.

Begleitend zur Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Hafenableare in Lübeck wurden auch deren Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturschutz ermittelt. Die direkten und indirekten Wirkungen auf Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete ermittelte das Büro BBS Greuner-Pönicke.

Das Gutachterbüro Lairm Consult traf hingegen Abschätzungen zur Entwicklung der Emission von Lärm und Luftschadstoffen. Die von den Gutachtern verwendete Methodik entsprach dabei der gängigen Praxis und den rechtlichen Vorgaben. Grundlage sind die von der Hansestadt Lübeck erstellten Lärmaktionskarten. Hier wurde das für den Hafen relevante Gebiet untersucht, das die Hafenbahn, die hafenbezogenen Straßenverkehre, Schiffsfahrten und Schiffs-liegezeiten sowie die hafeninternen Umschlagverkehre umfasst. Eine konkrete Detailbetrachtung, an welchem Anleger explizit Emissionen zu reduzieren sind, bietet der HEP nicht. Vielmehr muss im Einzelfall geprüft werden, ob z.B. durch den Bau eines Landstromanschlusses messbar Emissionen verringert werden können.

Lairm Consult stellte dar, dass die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe, die durch Verkehr, Umschlag und Gewerbe im Hafen verursacht werden, bis zum Jahr 2030 in den meisten Bereichen des Hafens abnehmen oder gleichbleiben werden.



Im Fokus der
Hafentwicklungs-
planung:
Flächenentwicklung
und Infrastruktur-
bedarfe

Welche Potenziale hat der Einsatz von Landstrom im Lübecker Hafen?

Das war eine der wesentlichen Fragen, die in der AG Hafenentwicklung diskutiert worden sind.



Auch prüften die Gutachter die Entwicklung von CO₂-Emissionen, die durch Hafenaktivitäten in Lübeck erzeugt werden. Hier ist festzuhalten, dass – bezogen auf den Gesamthafen – die Liegezeit von Schiffen mit ca. 30.500 t/Jahr sowie der Schiffsverkehr auf der Trave mit ca. 27.000 t/Jahr zu CO₂-Emissionen in Lübeck beitragen.

Um diese Emissionen zu reduzieren, könnte die Installation und Nutzung von Landstromanlagen eine sinnvolle Maßnahme sein. Exemplarisch wurden die Effekte einer Landstromanlage für den Seelandkai betrachtet. Unter optimalen Randbedingungen mit einer langen Liegezeit der Schiffe und der Nutzung von 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Energien könnte hier eine Reduktion von etwa 70 Prozent des CO₂-Ausstoßes während

der Liegezeiten erzielt werden. An anderen Terminals mit kürzeren Liegezeiten wären diese Einsparungen geringer, weil die Versorgungszeit an Landstromanlagen kurz und dadurch weniger effektiv wäre.

Darüber hinaus ist durch den Einsatz alternativer, in der Ökobilanz positiver Kraftstoffe eine Reduktion der CO₂-Emissionen während der Fahrt zu und von den Terminals erreichbar.

¹ Zur Erläuterung: Die Lübecker Umschlagprognose wurde dabei mit Hilfe der detaillierten Lübecker Hafenstatistik den Hafenterminals zugeordnet. Mit Hilfe der Flächenproduktivitäten (Güterdurchfluss pro Hafenfläche) pro Ladungspaket (Ladungsart + Seetransporttechnologie + Fahrtgebiet) wurde aus der Umschlagmenge eine zugehörige Umschlagfläche bestimmt. Aus den Wachstumsraten der Umschlagprognose und den sich ebenfalls entwickelnden Flächenproduktivitäten (Bündelung sowie Automatisierung und Digitalisierung der Zu- und Ablaufverkehre) lassen sich die Flächenbedarfe für 2030 pro Ladungspaket rechnerisch ermitteln. Die berechneten Flächenbedarfe sowie die den Flächenbedarfen zugeordneten Verkehre wurden zur Layoutgestaltung verwandt, um die prognostizierte Umschlagmenge den Lübecker Terminals zuzuordnen.

5.1 Stadthäfen



Stadthäfen:
Umschlag von
Agrarprodukten
(Getreide, Düngemittel, Saatgut)
wächst

Im Rahmen der 3. Sitzung diskutierten die Teilnehmenden der AG Hafententwicklung die Entwicklungspotenziale der stadtnahen Häfen anhand einer großen Karte, auf der Hinweise der Mitglieder der AG direkt aufgenommen und transparent dargestellt werden konnten. Die LPA stellte die Entwicklung der einzelnen Terminals anhand von Steckbriefen vor, die sowohl den aktuellen Ist-Zustand als auch den Soll-Zustand im Jahr 2030 darstellten – u.a. zu Fragen der Flächennutzung, der Verkehrsanbindung, der seewärtigen Erreichbarkeit, zu den Auswirkungen auf Natur und Mensch sowie zu den Potenzialen von Digitalisierung und von Landstrom.

LPA: Entwicklungspotenziale für einzelne Hafenaareale

Roddenkoppelkai

Die Hafenumschlaganlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb auch nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Deshalb wird dieses Hafenterminal im HEP nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet. In diesem Bereich befinden sich im direkten Anschluss an die Hafenfläche des Roddenkoppelkais die Anlagen der Lübecker Hafenbahn inkl. der Waggonwerkstatt des Nordic Rail Service (NRS). Sämtliche vorhandene Hafenbahngleise sind für den Lübecker Hafen an dieser Stelle zwingend erforderlich und müssen erhalten bleiben.

Industriehafen LMG

Der Produktionsstandort LMG benötigt nach Einschätzung der LPA nicht das gesamte Gelände für den Hafenumschlag. Der LPA ist bekannt, dass in diesem Raum Potenziale für die Stadtentwicklung gesehen werden. Der Standort wird aber weiterhin als Produktionsstandort für besondere Güter (Projektladung) eingeplant. Entsprechend ist ein Ladungspaket zugeordnet.

Lagerhaus Lübeck

Das Lagerhaus Lübeck ist das einzige Terminal, auf dem auch Flüssiggüter (z.B. Düngemittel) umgeschlagen werden können. Die Terminalfläche reicht für das zugeordnete Ladungspaket aus. Im Steckbrief ist die landseitige Erreichbarkeit in 2030 als prüfwürdig markiert.

Dies begründet sich darin, dass LKW-Gigaliner hier sehr wahrscheinlich nicht fahren dürfen und dass es durch etwaige Fahrverbote von Diesel-LKW in Stadtlagen zu Einschränkungen im Güterlastverkehr auf der Straße kommen könnte. Weitere auffällige Bewertungen sind bei der wasserseitigen Erreichbarkeit zu erkennen. Das HEP-Referenzschiff Kümo definiert neue infrastrukturelle Anforderungen an die Anleger. Auch der Wendebereich vor der Nördlichen Wallhalbinsel inklusive des Travefahrwassers wären anzupassen. Nach Einschätzung der LPA existieren bis 2030 auf dem Ostseemarkt aber noch genügend Schiffe, die dieses Hafenterminal anlaufen können – u.a. in Korrespondenz mit Referenzhäfen, die kleinere Schiffsgrößen aufweisen wie etwa Saimaa Kanal in Finnland (Saimax). Dieser Punkt muss trotzdem einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden. Grundsätzlich wäre eine gerade Anlegerkaikante für beide Anleger optimal und wünschenswert.

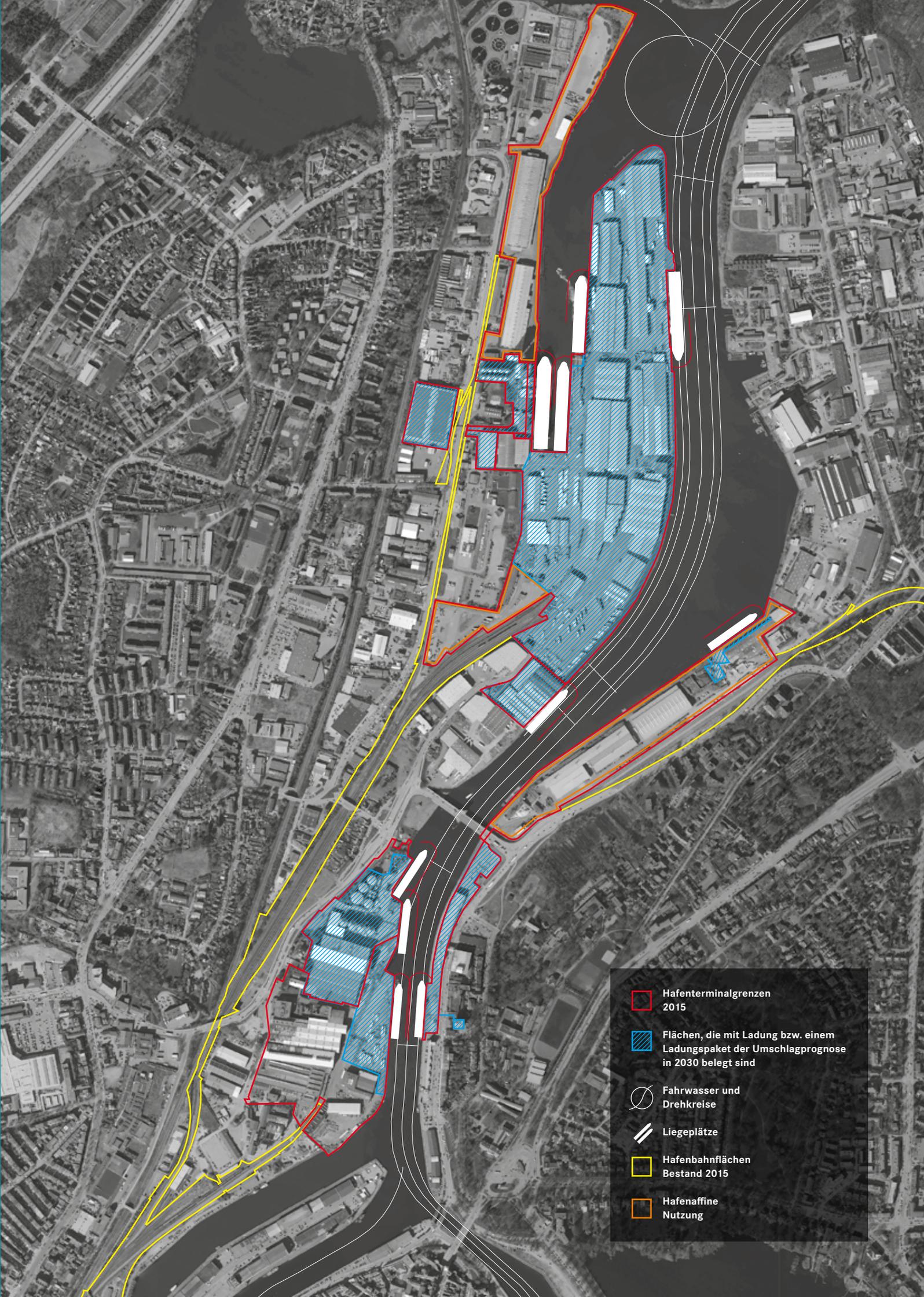
Burgtorkai (Werkhafen Brüggen)

Grundsätzlich bleibt der Werkhafen bestehen. Die vorhandene Umschlagfläche reicht für das zukünftige Ladungspaket aus. Die Firma Brüggen hat in den letzten Jahren intensiv in ihren Standort investiert. Sie baut gerade eine neue Schiffslöschanlage, die bereits für eine größere Schiffsgeneration ausgelegt ist. Insgesamt geht die Firma Brüggen davon aus, dass sich ihr Umschlag im Zeitraum bis 2030 mindestens verdoppeln wird.

Im Steckbrief ist die landseitige Erreichbarkeit in 2030 als prüfwürdig markiert. Weitere auffällige Bewertungen sind bei der wasserseitigen Erreichbarkeit zu erkennen. Das HEP-Referenzschiff Kümo definiert neue infrastrukturelle Anforderungen an die Anleger. Auch der Wendebereich vor der Nördlichen Wallhalbinsel inklusive des Travefahrwassers wäre anzupassen. Nach Einschätzung der LPA existieren bis 2030 auf dem Ostseemarkt aber noch genügend Schiffe, die dieses Hafenterminal anlaufen können.

Konstinkai

Der Konstinkai war vor 2006 das Osteuropazentrum des Lübecker Hafens. Nach Inbetriebnahme des Seelandkais im Jahre 2006 zog dieses Ladungspaket vom Konstinkai zum Seelandkai um. Zudem wurde der Konstinkai durch Abtrennung von Hafenflächen an die Firma Brüggen und durch den Bau der Eric-Warburg-Brücke im Jahr 2010 verkleinert. Für den HEP ist der Konstinkai bis zum Jahr 2030 planerisch nur zu einem kleinen Teil mit einem Schüttgut-Ladungspaket belegt.



-  Hafenterminalgrenzen 2015
-  Flächen, die mit Ladung bzw. einem Ladungspaket der Umschlagprognose in 2030 belegt sind
-  Fahrwasser und Drehkreise
-  Liegeplätze
-  Hafenbahnflächen Bestand 2015
-  Hafenauffine Nutzung

Für den stadtnahen Hafen gibt es hinsichtlich der straßenseitigen Erreichbarkeit die gleichen Anmerkungen wie bei den vorherigen Terminals. Die Erreichbarkeit des nordöstlichen Teils (Richtung Glashüttenweg) des Konstinkais ist für das HEP-Referenzschiff Kümo gewährleistet. Der Hafenhafen am Konstinkai ist nicht in der Lage, 740 Meter lange Ganzzuglängen abzubilden. Nach Ansicht der LPA wird auf den jetzigen Flächen des Konstinkais neben dem dargestellten Schüttgutschlag eine hafennahe Nutzung stattfinden.

Burmann-Terminal

Für den stadtnahen Hafen gibt es hinsichtlich der straßenseitigen Erreichbarkeit die gleichen Anmerkungen wie bei den vorherigen Terminals. Es bedarf keiner Flächenerweiterung, da die Flächengröße für das Ladungspaket ausreichend ist. Das HEP-Referenzschiff Kümo hat hier formal Breitenprobleme in der Bundeswasserstraße und nicht durchgängig ausreichende Wassertiefe. Nach Einschätzung der LPA existieren auf dem Ostseemarkt aber noch genügend Schiffe bis 2030, um innereuropäische Getreide-, Futter- und Düngemitteltransporte auf dem Seeweg abzuwickeln. Dieser Punkt muss aber einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden.

ATR / Silokai

ATR hat sein Betriebsgelände direkt am Vorwerker Hafen und benutzt gemäß Gestattungsvertrag den Anleger 6. ATR hat im Jahresverlauf ca. 4 bis 5 Anläufe von Schiffen der Handyklasse mit bis zu 200 Metern Länge und 3 bis 6 Anläufe eines Bulklers der Panmax-Klasse, der mit Getreide teilbeladen wird. Aufgrund des Travefahrwassers mit einer Tiefe von 9,5 Metern und dem vorhandenen Drehkreis am Vorwerker Hafen mit einem Durchmesser von 250 Metern, gibt es für diese Schiffsklasse Längen- und Tiefenbeschränkungen bei der Fahrt von der Ostsee über die Trave bis zum Vorwerker Hafen.

Durch das Travefahrwasser können die Schiffe den Lübecker Hafen nur mit einem max. Tiefgang von 8,7 Meter anlaufen bzw. verlassen. Durch den Drehkreis ist die Länge derzeit jedoch auf 225 Meter beschränkt. Grundsätzlich hat die Schiffsklasse (Panmax) Abmessungen von bis zu 230 Metern Länge, jedoch immer 32,3 Meter Breite und einen Tiefgang von max. 13,5 Metern.

Es wird geprüft, ob diese Schiffe mit dreifacher Schlepperunterstützung den Drehkreis erfolgreich nutzen können. Eine hierfür eigens durchgeführte Anlaufsimulation in Flensburg ist erfolgreich verlaufen. Der Anlauf der 229 Meter Schiffe macht einige infrastrukturelle Anpassungen erforderlich.

Zusätzlich wäre eine Vertiefung der Trave auf 10,5 Meter hilfreich, um mehr Ladung abfahren zu können. Die Entwicklung dieses Marktsegmentes wird weiterhin ein Thema der Hafenplanung Lübecks sein.

Vorwerker Hafen

Für den stadtnahen Hafen gibt es hinsichtlich der straßenseitigen Erreichbarkeit die gleichen Anmerkungen wie bei den vorherigen Terminals. Ganzzuglängen bis 740 Meter des Intermodalverkehrs wären zurzeit nicht abzufertigen. Aufgrund des fehlenden durchgehenden RoRo- Verkehrs in den Stadthäfen ist der Intermodalverkehr hier kein Thema für die Zukunft. Der Vorwerker Hafen ist zu einem Großteil mit Ladungspaketen belegt und wird voraussichtlich bis 2030 als Hafenstandort benötigt. Für die nicht mit Ladungspaketen beaufschlagten Flächen wäre eine hafennahe Nutzung vorzusehen. Mit der derzeit in Betrieb befindlichen Schiffsflotte kann der Vorwerker Hafen weiterhin angelaufen werden. Es wird sich dabei um gebrochenen RoRo-Verkehr bzw. Stückgut/Projektladung oder Massengut handeln. Die Regelschiffe für die RoRo-Klasse mit Schiffslängen von 230 bis 250 Meter Länge können den Vorwerker Hafen nicht mehr anlaufen, ohne dass die Trave grundlegend ausgebaut werden würde.

Emissionen und Naturschutz

Für die stadtnahen Terminals werden in keinem Bereich Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe festgestellt. Eine Nutzung von weiteren Landstromanlagen oder alternativen Kraftstoffen in der Schifffahrt könnte eine weitere Verbesserung der aktuellen Situation erzielen. Hinsichtlich des Naturschutzes entstehen keine erkennbaren Beeinträchtigungen, da es nach Ansicht der LPA zu keiner infrastrukturellen Erweiterung im stadtnahen Bereich über das bestehende Maß hinaus kommen wird.

Hinweise der Teilnehmenden zu den Entwicklungspotenzialen der Stadthäfen

1. Vorwerker Hafen

Variabilität – Umschlag bleibt

LHG weist als Betreiber der Anlagen am Vorwerker Hafen darauf hin, dass sie die Teilflächen derzeit untervermietet und dass sie sich in Nutzung befinden. Die LHG besteht darauf, die Flächen weiterhin für Umschlag im Vorwerker Hafen vorzuhalten. Die Entscheidung über die Nutzung dieser Hafentflächen obliegt einzig und allein dem Betreiber.

Für die beschriebene hafennahe Nutzung fordert der Betreiber die derzeit aktuellen Immissions-

richtwerte weitgehend zu übernehmen und keine Richtwertanpassung vorzunehmen. Die LHG ist als langfristiger Mieter der Fläche weiterhin bestrebt, die gesamte ihr zur Verfügung stehende Fläche zu bewirtschaften oder zu vermarkten. Dies gilt auch für die im HEP-Layout nicht belegten Flächen. Ob und welche Flächen weiterhin für klassischen Hafenumschlag genutzt werden, entscheidet die LHG.

Landstrom – Blockheizkraftwerk (BHKW)

Derzeit befindet sich die einzige wieder in Betrieb zu setzende Landstromanlage des Lübecker Hafens am Vorwerker Hafen (Erstbetrieb im Jahr 2008). Außerdem ist in direkter Nähe ein Blockheizkraftwerk. Der Kreisseglerverband regt an, ob dieses Blockheizkraftwerk nicht für die Versorgung der Landstromanlagen mit geringem Aufwand herangezogen werden könnte.

Puffer – „Güllemanagement“

Der Kreisseglerverband weist darauf hin, dass es derzeit Pläne geben soll, überschüssige Gülle am Zentralklärarwerk zu entsorgen. Hierfür böten sich ggf. Flächen am Vorwerker Hafen an, um diese Gülle mit dem Schiff der Verarbeitung am Zentralklärarwerk zuzuführen. Daher sollten Puffer für weitere Anlegerkapazitäten am Vorwerker Hafen vorgehalten werden.

2. Konstinkai

Nach Einschätzung der LPA und deren Gutachtern erfolgt in den nächsten 10 Jahren am Konstinkai eine Anpassung in Form einer hafennahen Nutzung. Gleichwohl stellt der Nautische Verein fest, dass Liegeplatzreserven für Fracht- und Passagierschiffe hier vorhanden sind, die auch für eine Nutzung der Kreuzfahrt zu reservieren wären. Die LHG als Betreiberin lehnt die aufgezeigte Entwicklung ab und hält an der aktuellen Nutzung fest. Für die beschriebene hafennahe Nutzung fordert der Betreiber die derzeit aktuellen Immissionsrichtwerte weitgehend zu übernehmen und keine Richtwertanpassung vorzunehmen. Die LHG, als Eigentümerin der Fläche, wendet ein, dass diese Flächen aktuell zu einem Großteil an einen privaten Hafentreiber vermietet sind und dass derzeit nicht zu erkennen ist, dass der Konstinkai zukünftig nicht mehr für den Umschlag von Stammholz und Holzhackschnitzel gebraucht werde.

3. Roddenkoppel

Ansiedlung Hausboote

Der Kreisseglerverband informiert über die mehrfache Anfrage von Hausbootbesitzern, ob eine Möglichkeit besteht, Hausboote an der Roddenkoppel anzuordnen.

Bahnbetrieb

Die LPA weist darauf hin, dass sich in direkter Nachbarschaft des Roddenkoppelkais wichtige Hafenanlagen befinden, die in Zukunft weiterhin benötigt werden.

Warteplätze / Binnenschiff

Es wird angeregt, Binnenschiffe, die den Lübecker Hafen über den Elbe-Lübeck-Kanal anlaufen, am Roddenkoppelkai warten zu lassen, bis die Zielterminals für das Abfertigen des Binnenschiffes bereit sind.

Angelplätze

Der Kreisverband der Lübecker Sportfischer möchte berücksichtigt wissen, dass die Angler als Travenutzer:innen Interesse an Angelplätzen direkt an der Kaikante der Roddenkoppel haben, um Angelsport betreiben zu können. Vor dem Hintergrund möglicher Umschlagsreduktionen an Hafenterminals im Stadtbereich wird um eine Lockerung der Verbotszonen und ggf. einer Erlaubnis für das Angeln vom Boot aus im Bereich stromaufwärts der Eric-Warburg-Brücke gebeten. Dies müsse mit anderen Travenutzer:innen abgestimmt werden.

4. Liegeplätze – Schiffsgrößen

Die AG Hafentwicklung diskutierte, ob das im HEP beschriebene Regelschiff im Jahr 2030 mit seinem Sicherheitsbereich weit in das jetzige Fahrwasser ragen würde. Die LPA klärte diesen Hinweis auf: Massengüter werden in der Regel nicht durch Linienverkehre transportiert, wie RoRo oder RoPax, sondern durch die sog. Trampschiffahrt. In diesem Segment, so schätzt es die LPA bis zum Planungshorizont 2030 ein, wird es noch ausreichend Schiffstonnage im Markt geben, die die betreffenden Terminals anlaufen können. Jedoch muss nach Einschätzung der LPA dieses Thema in Zukunft regelmäßig überprüft werden. Für die anderen Regelschiffe, die im HEP benannt werden, wird deutlich, dass die Erreichbarkeit der innerstadtnahen Terminals nur eingeschränkt gegeben ist.

5. Reserveplätze

Es wird angeregt, ob Reserveplätze für wartende Schiffe im stadtnahen Bereich vorgehalten und im Hafentwicklungungsplan so deklariert werden könnten.

6. Liegegebühren

Ein allgemeiner Hinweis des NABU bezieht sich auf die Idee, die Liegegebühren der stadtnahen Hafenterminals zu reduzieren. Es könnte dadurch eventuell ein Ausgleich für die lange Revierfahrt geschaffen werden.



Ziel: Miteinander
von Hafen- und
Stadtentwicklung

Ziel soll es sein, die stadtnahen Terminals für die Reeder interessant zu halten und notwendige Flächenerweiterungen im Mündungsbereich zu minimieren.

7. Touristische Schifffahrt

Seitens des BUND wird erfragt, ob im neuen HEP touristische Ausflugsfahrten von Charterschiffen von Travemünde bis zur Innenstadt (und umgekehrt) berücksichtigt wurden. Dies könne ein für Lübeck interessanter Anreiz zur touristischen Entwicklung sein. Eine Bürgervertreterin erläutert hierzu, dass das Vorhalten solcher zusätzlichen Schiffe unwirtschaftlich sei, da Touristen aus Travemünde derzeit mit Bussen in die Lübecker Innenstadt gebracht werden. Eine Fahrt mit Schiffen sei darüber hinaus wegen des eng gesteckten Zeitplans schwer realisierbar, da Touristen in der Regel nur wenig Aufenthaltszeit in Lübeck hätten. Derzeit würden zwei Schiffe fahrplanmäßig Fahrten von Travemünde bis zur Lübecker Altstadt bzw. zurück anbieten.

5.2 Mittelhäfen

Im Rahmen der 4. Sitzung stellte die LPA die Entwicklungsmöglichkeiten für die Hafengebiete in Dänischburg-Siems (Lehmannkai 1 bis 3, CTL und Seelandkai) und in Schlutup (Schlutupkai 1 und 2, Nordgetreide) vor. Die Teilnehmenden hatten auch hier wieder die Möglichkeit, Hinweise zu den Überlegungen der LPA zu geben und sie auf einer großen Karte zu verorten.

LPA: Entwicklungspotenziale für einzelne Hafengebiete

Lehmannkai 1

Im Bereich Dänischburg-Siems soll der Forstprodukteumschlag weiter konzentriert werden. Eine Option wäre es, den Umschlag von Zellulose und von Lignin am Lehmannkai zu erweitern. Dadurch würde sich ein Bedarf für die Erweiterung von Hafengebieten ergeben, die in Teilbereichen des ehemaligen Eon-Geländes erschlossen werden könnten.

Das ehemalige Eon-Gelände war früher der Standort des Kohlekraftwerks Lübeck-Siems mit einem entsprechenden Kohlelagerplatz und der zugehörigen Anlegerstruktur für die Anbindung an den Seeverkehr. Grundsätzlich ist die Anlage für Großschiffanläufe geeignet, denn während des Betriebs des damaligen Kraftwerkes wurden die Anlagen

auch von großen Schiffen mit Längen von 200 Metern angelaufen. Die vorhandenen Liegeplätze am Lehmannkai 1 wären für das HEP-Referenzschiff Kümo infrastrukturell anzupassen. Die Abmessungen des Wendebereichs Kattgat wären nach Ansicht der LPA zu überprüfen und zu erweitern.

Für den gesamten Bereich der Mittelhäfen in Dänischburg-Siems wären laut Einschätzung der LPA ganzzuglange Gleise (740 m) für den Intermodalverkehr erforderlich. Derzeit findet bereits Intermodalverkehr am Container Terminal Lehmann (CTL) statt. Die Gleislängen betragen hier aber nur rd. 200 m und erfordern deshalb einen höheren Aufwand an Rangiertätigkeit, um die Züge zusammenzustellen.

Da die Kombination aus Schiff- und Schienenverkehr im Rahmen der Hafenplanung gestärkt werden soll, ist die Infrastruktur nach Auffassung der LPA für die prognostizierten Ganzzuglängen für den Intermodalverkehr auszubauen. Aus diesem Grund soll in Dänischburg-Siems eine KV-Anlage vorgesehen werden, die den Lehmannkai 1 durch einen direkten Gleisanschluss an den Güterbahnhof Dänischburg flächenmäßig ergänzt.

Container Terminal Lehmann

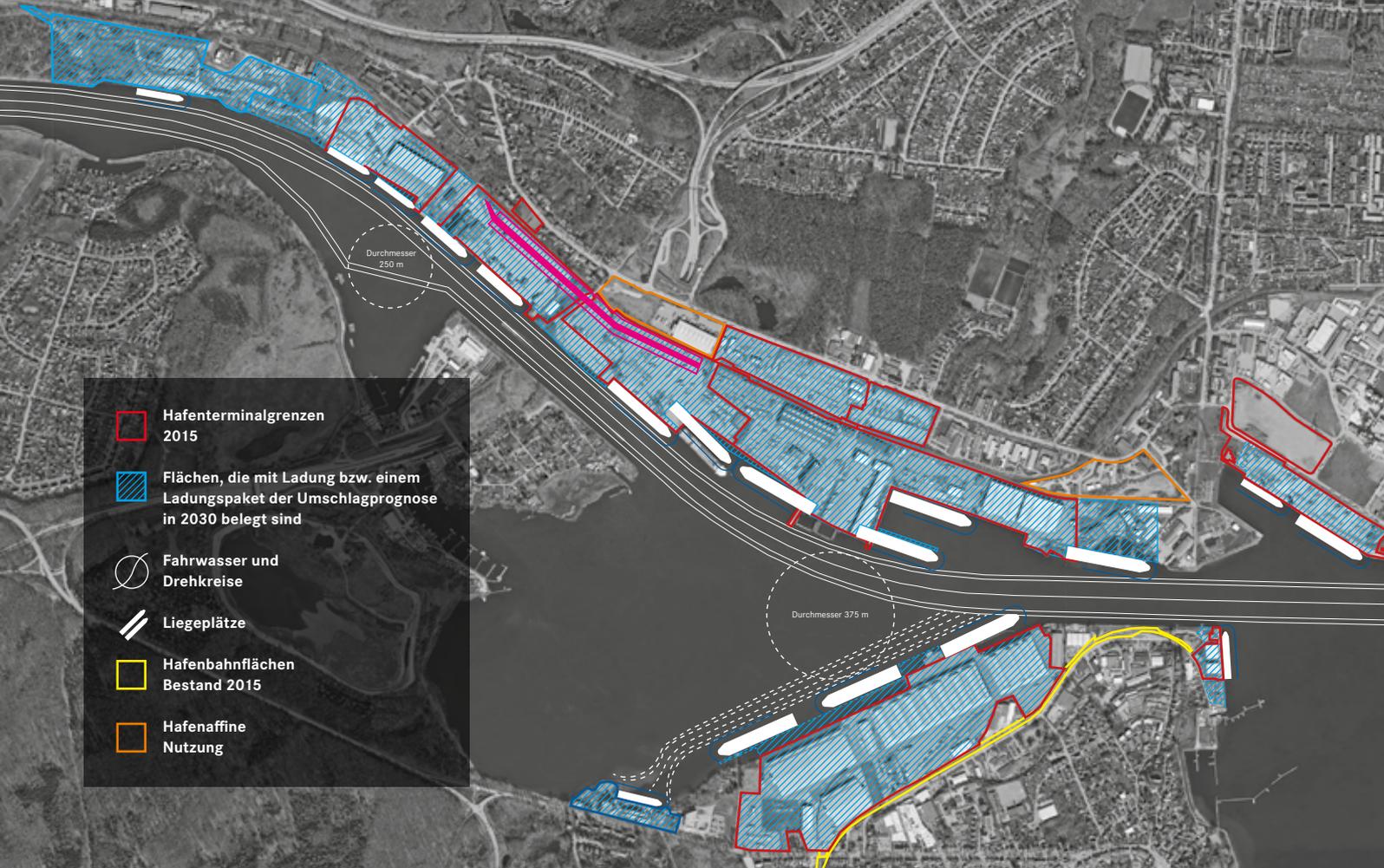
Insgesamt soll die Fläche für den CTL erweitert werden. Hinzu kommen Gleisflächen für den geplanten KV-Terminal, die zwischen dem CTL und dem Seelandkai angeordnet werden sollen. Sollten ganzzuglange Gleise als Alternative im Bereich Lehmannkai 1 umgesetzt werden, was eine schlechtere Anbindung aller Terminals im Bereich Siems/Dänischburg an den Intermodalverkehr bedeuten würde, verblieben die mit Gleisen überplanten Flächen des CTL und des Seelandkais bei den Hafenterminals.

Zur Optimierung des operativen Hafenumschlags wäre ein Nachtbetrieb auf dem CTL von großem Vorteil. Hierfür sind die Emissionsauswirkungen zu prüfen und evtl. strukturelle Neuordnungen zu untersuchen. Als Erweiterungsfläche des CTL wird auch die Fläche der unter Denkmalschutz stehenden Ölmühle angesehen.

Der Abriss dieses Gebäudes ist zwingend erforderlich, um zwei leistungsfähige Anleger für das Regelschiff Short Sea Container infrastrukturell abbilden zu können. Aus diesem Referenzschiff Short Sea Container mit einem prognostizierten Schiffstiefgang von mehr als 9,0 Metern würde sich die Notwendigkeit für eine Vertiefung des Travefahrtwassers sowie die Anpassung des Wendebereichs Kattgat ergeben.



Ziel: Entwicklungsmöglichkeiten für den Hafen in Dänischburg-Siems schaffen



Seelandkai

Der Seelandkai braucht für die Zukunft Hafenerweiterungsflächen. Diese befinden sich zwischen dem CTL und dem Seelandkai. Sie befinden sich im Bereich der alten Straße „Unter der Herrenbrücke“. Teile dieser Fläche wurden im Jahr 2019 bereits baulich umgesetzt. Ebenso wäre ein Nachtbetrieb von operativem Vorteil für diese Hafenumschlaganlage.

Grundsätzlich ist eine Durchgängigkeit der Hafenterrassen vom Lehmannkai 1 bis zum Lehmannkai 2 zu empfehlen, weil dann Umfahrten zwischen den Hafenterminals möglich wären, die den öffentlichen Verkehrsbereich schonen und die Flexibilität der Umschlagflächen deutlich erhöhen würden. Es entstünden hierdurch große Synergiepotenziale.

Am Seelandkai findet ConRo-Verkehr statt. Das heißt: es werden RoRo-Einheiten rollend über eine Hauptdeckrampe am Heck in das Schiff verladen oder gelöscht und gleichzeitig werden LoLo-Einheiten wie Container auf dem Wetterdeck verladen. Für das Regelschiff ConRo werden in Zukunft Längen-, Breiten- und Tiefgangzuwächse erwartet, die eine bauliche Anlegeranpassung erforderlich machen.

Zudem müsste aufgrund des prognostizierten maximalen Tiefgangs von mehr als 9,0 Metern eine Fahrwasseranpassung erfolgen. Um aufwendige, wirtschaftlich nicht darstellbare Rückbauten der bestehenden Kaianlagen zu vermeiden, müsste aufgrund der Schiffsbreitenentwicklung das Travefahrwasser angepasst werden.

Lehmannkai 2

Grundsätzlich gibt es am Lehmannkai 2 keine ganz zugänglichen Gleise für Intermodalverkehr, aber wachsenden Bedarf für eine Anbindung.

Diesem kann mit einem KV-Terminal in Ganzzuglänge im Bereich Dänischburg-Siems begegnet werden.

Aufgrund der zugeordneten Ladungspakete besteht für das Jahr 2030 der Bedarf einer flächenmäßigen Erweiterung des Hafenterminals. Die Erweiterungsfläche würde sich östlich des Lehmannkais 2 befinden – in Richtung des Standorts des Baltic Cable/Lehmannkai 3. Der Erweiterungsfläche Lehmannkai 2 (LK 2-Ost) würde ein moderner RoRo-Anleger für die zukünftig erwarteten Schiffgrößen zugeordnet werden. Das Travefahrwasser wäre im Bereich des Lehmannkais 2 in jedem Fall anzupassen – inklusive des Wendekreises Breitling für 250 Meter lange Schiffe.

Lehmannkai 3

Das zugeordnete Ladungspaket Schüttgut (Baustoffe) hat am Lehmannkai 3 ausreichend Fläche. Als Erweiterungsfläche stünde die Fläche „Alter Kühlturm“ zur Verfügung. Eine Optimierung der Wassertiefe würde hier für die Massengutschiffe eine Erhöhung der maximal zu transportierenden Mengen bewirken und damit den Standort stärken. Schiffe, die derzeit den Lehmannkai 3 anfahren, könnten maximal bis 9,7 Meter Tiefgang abgeladen werden. Das Travefahrwasser lässt aber in seinem gegenwärtigen Ausbauzustand maximal nur 8,7 Meter Tiefgang zu.

Nordgetreide

Der Flächenbedarf für den Werkshafen Nordgetreide bleibt unverändert. Nordgetreide hat einen Bahnanschluss, der aktuell nicht genutzt wird, in Zukunft aber eine wichtigere Rolle spielen könnte.

Die Erreichbarkeit ist nur über die Hafenterrasse des Hafenterminals Schlutupkai 2 gegeben. Eine Optimierung dieses Gleisanschlusses der Fa. Nordgetreide sollte für die Zukunft geprüft werden. Der Abgleich mit dem HEP-Regelschiff Kümo macht deutlich, dass Fahrwasser und Liegeplatz angepasst werden müssen, um den wasserseitigen Zugang zur Fa. Nordgetreide auch in Zukunft zu sichern.

Die Trave erlaubt hier nur einen maximalen Tiefgang von 4,7 Metern. Zudem weist der Anleger hinsichtlich seiner Liegeplatzlänge, -breite und -tiefe Anpassungsbedarf auf. Noch erscheint kein konkreter Handlungsbedarf, weil es noch ausreichend Schiffe in der heutigen Größe gibt, aber die Entwicklung sollte regelmäßig geprüft werden. Der Nautische Verein weist darauf hin, dass die Firma Nordgetreide in der Vergangenheit bereits eine Kaienerweiterung angestrebt hatte.

Schlutupkai 2

Im Rahmen der Bedarfsermittlung für die zukünftigen Anforderungen an das Hafenterminal hat sich ergeben, dass die Kaikante für das Aufstellen von LoLo-Equipment (z. B. Krane) sowie zum Laden und Löschen von Stückgut (z.B. Zuschlagstoffe der Papierproduzenten) und Containern angepasst werden muss.

Derzeit ist das Terminal ein reines Spezialterminal für Forstprodukte (Papier und Kartonnage), die im RoRo-Verfahren umgeschlagen werden. Durch die infrastrukturellen Anpassungen würde sich die Nutzungsmöglichkeit viel flexibler darstellen. Die Position des Schlutupkai 2 im Forstproduktmarkt würde sich deutlich verbessern. Deshalb wurde im Zielkonzept des HEP eine der heutigen Uferkante

vorgesetzte Kaikante mit zugehöriger Boden hinterfüllung geplant. Dadurch entstünden Aufstellflächen für LoLo-Umschlaganlagen zwischen den Schiffsliegeplätzen und den gedeckten Lagerflächen (Lagerhallen). Mit der damit verbundenen Anpassung der neuen wasserseitigen Anlegerbereiche könnte auch der Bedarf an erforderlicher Schiffsliegeplätze (bis zu 250 Meter) und -breite (bis zu 38,50 Meter) abgedeckt werden. Auch würde ein dritter Anleger geschaffen werden.

Grundsätzlich sollte aus Sicht der LPA der Schlutupkai 2 in seiner Wassertiefe den Bedingungen des Travefahrwassers folgen. Das führt aktuell zu einer Anpassung auf 9,5 Meter und perspektivisch auf 10,5 Meter. Dies bezöge auch den Wendebereich im Breitling mit ein.

Schlutupkai 1

Derzeit ist festzustellen, dass die Umschlagfläche am Schlutupkai 1 zu klein ist. Das Lagergut muss deshalb in Teilen außerhalb des Hafenterminals eingelagert werden. Zur Optimierung des Hafenumschlags und zur Reduzierung von Umfuhrverkehren in Schlutup soll eine zusätzliche Fläche (circa 1 Hektar) dem Hafenterminal zugeschlagen werden. Zudem ist für das HEP-Regeschiff Kümo der Liegeplatz hinsichtlich Länge, Breite und Tiefgang anzupassen.

Emissionen und Naturschutz

Da es im Bereich der Mittelhäfen zu Hafenerweiterungen kommen kann, wird es in diesen Flächenbereichen lauter als aktuell werden. Die Luftschadstoffe verhalten sich unproblematisch, da alle Richtwerte weit unterschritten werden. Im Rahmen dieser zugehörigen Genehmigungsverfahren sind die emissionsschutzrechtlichen Belange entsprechend im Detail zu klären.

Ein Ausschluss der Entwicklung liegt nicht vor. Gleiches gilt für den Naturschutz. Es liegen indirekte Betroffenheiten vor, die entsprechend zu prüfen sind. Gleiches gilt für die direkte Betroffenheit durch den Bau der geplanten neuen Kaiflucht in Schlutup. Diese Eingriffe sowie die Betroffenheit von geschützten Arten sind lösbar.

Hinweise der Teilnehmenden zu den Entwicklungspotenzialen der Mittelhäfen

1. Kattegat / Fahrwasser Trave – Drehkreise (200 Meter) und Wassertiefe

Die Lotsenbrüderschaft erläutert, dass bereits heute Schiffe bis 170 Meter Länge im Kattegat drehen. Gäbe es Anpassungen im Herrendurchstich/Tunnel müsste auch die Drehstelle sehr wahrscheinlich angepasst werden.

Die Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten unterstützt die Forderung nach Anpassung der Wasserstraßentiefen an die erforderlichen Tiefgänge der Regelschiffe und darüber hinaus. Ein gemeinsames Vorgehen der Travenutzer:innen gegenüber dem Bund wäre hier zu begrüßen, um die bestehenden Adressen verschiedener Akteure wie der IHK, des Vereins Lübecker Spediteure und der Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten gegenüber dem Land als Fürsprecher nochmals zu bündeln. Auch die Lotsenbrüderschaft und der Nautische Verein fordern in diesem Kontext die Wiedereinstufung der Anpassung der Untertrave in die Kategorie A im Bundesverkehrswegeplan.

2. Lehmannkai / Seelandkai Anleger- und Flächennutzung

Die Lotsenbrüderschaft merkt an, dass Schiffe in den Layouts über die Terminalgrenzen des Lehmannkais 2 und des Seelandkais hinweg platziert worden sind. Die LPA stellte klar, dass Eigentums- und Nutzungsgrenzen im Rahmen einer übergeordneten Flächenplanung wie der des HEP nicht detailliert aufgeführt werden. Die nautischen Randbedingungen der einzelnen Anleger sind erst im Rahmen der für die Anpassung erforderlichen Genehmigungsverfahren zu prüfen und festzulegen.

Zuglängen

Der Verein der Lübecker Spediteure unterstützt die Aussage der LPA, dass größere Zuglängen beim Transport auf der Langstrecke in Zukunft an Bedeutung gewinnen werden. Aktuell können die Züge bei der Beladung geteilt und wieder zusammengeführt werden. Diese Teilung werde derzeit regelmäßig durchgeführt, führe jedoch zu Verzögerungen im betrieblichen Ablauf. Der HEP versucht, diese betrieblichen Anforderungen zu optimieren. LogRegio stellt klar, dass das vorliegende Entwicklungslayout eine theoretische Grundlage für die Zukunft darstelle. Zu prüfen sei, ob es Alternativen für ganzzuglange Gleise gebe in diesem Bereich gebe.

3. Bahnanbindung - Nordkurve

Im Falle einer Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) wäre eine direkte bahntechnische Nordanbindung der Hafenterminals Dänischburg-Siems und Skandinavienkai aus Hafensicht erforderlich. Hierzu gibt es eine Machbarkeitsstudie „Nordkurve“. Aus Sicht von logRegio gehört diese Verkehrsinfrastruktur auch zum HEP.

4. Aktuelle Belastung durch Lärm

In den Lärmkarten wurden die Differenzen zwischen der heutigen und zukünftigen Lärmemission dargestellt. Der BUND fordert auch eine Betrachtung der absoluten Belastung in diesem Bereich. Nur so könne festgestellt werden, wie hoch die derzeitige Belastung für die Anwohner tatsächlich sei. Eine Betrachtung der absoluten Lärmbelastung fand im Rahmen des Gutachtens von LAIRM Consult statt und wird im HEP auf entsprechenden Karten dargestellt. Die LHG bittet um Berücksichtigung der tatsächlichen Belastungen. Lärm sei keine konstante Größe, die der Hafенbetrieb hervorruft. Durch die Annahme der lautesten Stunde und des lautesten Tages würde ein fehlerhaftes Bild in der Betrachtung der Anwohner erzeugt.

5. Geschützte Arten

Der BUND weist darauf hin, dass eine Einzelbetrachtung von geschützten Arten wie zum Beispiel Otter, Zauneidechse und Flussneunauge notwendig wäre. Die LPA versichert, dass diese Aspekte im HEP dargestellt werden. Auch gibt der Managementplan für das Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Schutzgebiet Untertrave Empfehlungen für den Umgang mit geschützten Arten ab.

6. Gothmunder Hafen – Wassertiefe und Lärm

Die Fischer geben zu bedenken, dass sie schon heute durch die Strömungs- und Sedimentationsverhältnisse in der Hafenzufahrt Gothmund Tiefenprobleme durch Verlandung haben. Akut wären Baggerarbeiten im Gothmunder Hafen erforderlich. Eine Erhöhung des Schiffsverkehrs direkt vor der Zufahrt – z. B. durch den Einsatz von Bugstrahlrudern – könnten die Probleme noch verschärfen.

Die Bewohner des Fischerdorfs in Gothmund wünschen sich – wenn möglich – eine Reduktion des Betriebslärms auf den Kaianlagen in Dänischburg-Siems – durch den Einsatz von weniger geräuschintensiven Verladefahrzeugen.

7. Schlutup

Bahnverkehr – Bad Kleinen / Knotenpunkt Hamburg

Der NABU plädiert für einen optimierten Hafенbahnanschluss des Hafенareals Schlutup durch eine direkte Anbindung der Bahn in Richtung Bad Kleinen. So könnten Entwicklungsflächen für den Stadtteil Schlutup entstehen, der städtebaulich entwickelt werden könnte. Generell müsse ein Weg gefunden werden, den Knotenpunkt Hamburg mit der Bahn umgehen zu können, damit die Hafенbahnbindung an das Hinterland noch attraktiver werde.



Vorsorge treffen:
Mehr Kapazitäten
und Flexibilität für
den Güterverkehr
per Bahn

Schlutup – Ortsentwicklung –

Naherholung / Tourismus

Der Gemeinnützige Verein Schlutup stellt ein selbst erarbeitetes Konzept zur Entwicklung der Naherholung und des Tourismus für Schlutup vor. Ziel sei es, die Schlutuper Wiek mit wenigen Maßnahmen attraktiver für Bürger:innen und Tourist:innen zu machen.

Dies könne durch eine kluge Freiraumgestaltung, die Aufwertung der Marina, Flächen für Hausboote, ein Museum und eine Anlegestelle für Tourismusboote auf dem Weg nach Travemünde realisiert werden. Ziel ist eine Wiederbelebung und Verjüngung von Schlutup mit einer Zukunftsperspektive. Es wird gebeten, bei Umstrukturierungen und Anpassungen im Hafen und Hafengebieten diese Ziele zu berücksichtigen.

8. Breitling – Großer Ausbauplan

Der Nautische Verein weist auf ältere Pläne für den Breitling hin, die ihn für eine zukunftsorientierte Hafenentwicklung öffnen würden. Die Naturschutzverbände lehnen diese Pläne aufgrund des erheblichen Eingriffs in das Gewässer und in Natur- und Grünflächen vehement ab.

9. Industrielle Brachflächen

Verschiedene Teilnehmende weisen die LPA darauf hin, dass bisher brachliegende Industrieflächen aktiver in die Flächenplanung aufgenommen werden sollten. In der Nähe von Hafenumschlagflächen gelegen, könnten diese Flächen für den Hafen entwickelt und genutzt werden, um neue Flächeninanspruchnahmen zu vermeiden.

10. Angelplätze

Der Kreisverband der Lübecker Sportfischer bittet um Berücksichtigung der Bedürfnisse der Lübecker Angler. Im Bereich Dänischburg-Siems / Schlutup könnten der aktuellen Planung zufolge weitere Flächen für den Hafen umgenutzt werden und somit für Angler nicht mehr zugänglich sein. Dies sei bedenklich vor dem Hintergrund, dass die Angelsportgemeinschaft stetig wachse, insbesondere im Frühjahr und im Herbst seien die Angelplätze stark frequentiert.

5.3 Skandinavienkai

Im Rahmen der 5. Sitzung stellte die LPA die Entwicklungsmöglichkeiten für den Skandinavienkai vor, über den circa 75 Prozent des Umschlags im Lübecker Hafen abgewickelt wird. Die Teilnehmenden hatten erneut die Möglichkeit, Hinweise zu den Überlegungen der LPA zu geben und sie auf einer großen Karte zu verorten.

LPA: Entwicklungspotenziale für die Hafenebene Skandinavienkai

Die LPA ordnete dem Skandinavienkai im Schwerpunkt die auch heute schon dominierenden durchgehenden RoRo-Verkehre zu. Diese Ladungspakete wachsen laut Umschlagprognose am deutlichsten, weil u.a. der Austausch von Halb- und Fertigwaren für die Produktion und den Konsum deutlich schneller wachsen als der von Rohstoffen.

Laut Prognose steigt die RoRo-Umschlagmenge bis 2030 um rd. 5 Millionen Tonnen (netto). Die Konsequenz: Es müssen alle Potenziale für eine Steigerung der Flächenproduktivität ausgeschöpft werden. Dies soll durch eine verbesserte digitale Zu- und Ablaufsteuerung der hafengebundenen Straßenverkehre erreicht werden. Hierfür soll öffentlicher LKW-Parkraum beidseitig der B75 neu entstehen. Die LPA schlägt vor, Suchräume für diese LKW-Parkplätze im HEP zu hinterlegen.

Der stark wachsende Intermodalverkehr am Skandinavienkai muss ausgebaut werden, da er mittlerweile die Kapazitätsgrenze der Umschlaganlage (Baltic Rail Gate) und des vorgelagerten Bahnhofs (LSK) erreicht hat. Aus diesem Grund schlägt die LPA eine für 740 Meter lange Ganzzüge geeignete, neue Intermodalanlage am Skandinavienkai vor, die an den vorgelagerten LSK-Betriebsbahnhof geplant werden würde, dass sie in einer zweiten Ausbaustufe Ganzzuglängen von 850 Meter abfertigen könnte, ohne bestehende Hafenumschlagfläche zu beanspruchen. Der neue KV-Terminal läge im Bereich der Borddielequelle.

Weil die Gleiskapazität des LSK-Betriebsbahnhofs um 3 bis 4 ganzzuglange Gleise erweitert werden sollte, müsste der Geländeeinschnitt vergrößert und die vorhandene Böschung parallel verschoben werden.

Grundsätzlich vertritt die LPA die Meinung, dass nach dem Bau des neuen KV-Terminals ältere Gleisanlagen zugunsten von neuen Umschlagflächen zurückgebaut werden können, um im Bereich der Anleger 7a und 8 anlegernahe Umschlagflächen zu erhalten. Aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung im RoRo- und RoPax-Segment sind die Bestandsanleger am Skandinavienkai an den veränderten Bedarf anzupassen. Nach Auffassung der LPA ist das Areal mit neun gleichwertigen, also austauschbaren, Anlegern bis 2030 infrastrukturell ausreichend aufgestellt.

Eine Teilfläche des aktuellen Gewerbegebiets Skandinavienkai-Nord, die restlichen Flächen des Borndieks und Teile der Travemünder Landstraße werden benötigt, um das Südgate weiter in südlicher Richtung zu entwickeln. So könnten neue

Vorstaufflächen im heutigen unteren Bereich des Gates geschaffen werden.

Eine Aufgabe, die die LPA im Rahmen der HEP-Erstellung zu bearbeiten hatte, war die Frage nach dem Bedarf für Logistikflächen mit Hafenbezug. Im Grundlagengutachten 7 wurden hierzu entsprechende Fragestellungen abgearbeitet.

Ein Ergebnis sind die von der LPA im Layout Skandinavienkai dargestellten Gewerbeflächen im Bereich zwischen dem bereits vorhandenen Gewerbegebiet Skandinavienkai-Süd und der Straße Sandfeld – kurz vor dem Ortsteil Lübeck-Kücknitz-Roter Hahn.



Drei Viertel des Umschlags im Lübecker Hafen wird über den Skandinavienkai abgewickelt.



Ostpreußenkai

Am Ostpreußenkai sind keine infrastrukturellen Anpassungen notwendig. Er soll für die Kreuzfahrt bis zu einer Schiffslänge von 200 Metern weiter zur Verfügung stehen. Die grundsätzlichen Raviereigenschaften der Trave lassen weiterhin keine Zufahrt von Kreuzfahrtschiffen mit mehr als 300 Meter Länge in den innenstadtnahen Bereich zu. Aus diesem Grund verfolgt die LPA keine Kreuzfahrtentwicklungspläne vergleichbar mit den Häfen Kiel und Rostock-Warnemünde.

Emissionen und Naturschutz

Nach Aussagen des Gutachters, Herrn Greuner-Pönicke von BBS, sind von möglichen Erweiterungsmaßnahmen z. B. in der Borndieksquelle geschützte Biotope direkt betroffen. Zwar würde im Bereich des Anlegers 8 ein Baumbestand zur Grenze des Dummersdorfer Ufers (DU) vom Ausbau betroffen sein, jedoch bliebe das Schutzgebiet unberührt.

Für das DU können indirekte Wirkungen identifiziert werden. Außerdem seien durch die Suchräume für hafenauffine Gewerbeareale indirekte Wirkungen auf umliegende Schutzgebiete festzustellen. Als geschützte Tierarten seien Zauneidechsen, Waldeidechsen, seltene Brutvögel und weitere europäisch geschützte Arten betroffen. Das dargestellte Layout zeigt eine Kompromisslösung, welche die Eingriffe und Auswirkungen in Schutzgebiete auf ein mögliches Minimum reduziert. Diese Eingriffe sowie die Betroffenheiten von geschützten Arten sind lösbar.

Im Bereich der Skandinavienkais kommt es zu Hafenerweiterungen, die nach überschlägiger Abschätzung zu einem leichten Anstieg der Lärmemissionen führen können. Der Ortsrat Travemünde bewertet diesen prognostizierten Anstieg als kritischen Punkt. Er sieht im Falle von konkreten Planungen die Notwendigkeit, diesem durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen entgegenzuwirken.

Die prognostizierten Luftschadstoffe sind unproblematisch, da alle Richtwerte weit unterschritten werden würden. Im Rahmen der zugehörigen Genehmigungsverfahren sind die emissionsschutzrechtlichen Belange entsprechend im Detail zu klären. Ein Ausschluss der Entwicklung liegt nicht vor.

Neben der naturschutzfachlichen Bewertung der Hafenerwicklung werden in einem sogenannten „nature inclusive planning“ auch mögliche Projekte zur Aufwertung des Naturraums Untertrave konzeptionell erarbeitet. Ziel der LPA ist es, diese Projekte mit zu entwickeln.

Hinweise der Teilnehmenden zu den Entwicklungspotenzialen des Skandinavienkais / Ostpreußenkais

1. Suchräume – LKW-Stellplätze und Gewerbeansiedlung

Die Interessengemeinschaft Ivendorf bittet die LPA darum, den Anschluss der geplanten LKW-Stellplätze direkt über die Anschlussstraße der B75 und nicht über die kleineren umgebenden Straßen in Ivendorf herzustellen.

Eine Bürgervertreterin merkt hierzu an, dass die von der LPA vorgeschlagenen Suchräume für öffentliche LKW-Stellplätze auch für Gewerbeunternehmen interessant und sinnvoll seien. So könnte deren Neuansiedlung gefördert werden. Eine Bürgervertreterin bittet die LPA, über die Möglichkeit nachzudenken, auf dem geplanten Rastplatz Sonnenkollektoren aufzustellen. So hätte die Fläche einen zusätzlichen Nutzen.

2. Dummersdorfer Ufer Inanspruchnahme der Böschung

Der BUND sieht es als kritisch an, dass die Böschung zwischen Terminalfläche und Dummersdorfer Ufer als Hafenfläche genutzt werden soll. Sie müsste mit einer senkrechten Spundwand gesichert werden, die erforderlich wäre, um den hohen Geländesprung zu sichern und den erforderlichen Platz für die Anlegerzufahrten generieren zu können. Der Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer weist in diesem Zusammenhang auf mögliche Grundwasserprobleme hin. Die LPA macht deutlich, dass kein Eingriff in das Dummersdorfer Ufer geplant ist. Die Grenze zum Naturschutzgebiet bliebe folglich erhalten und würde nicht überschritten werden. Die Böschung gehört bereits heute schon zur Hafenfläche.

Zukunftsperspektive

Die LHG bemängelt, dass eine Erweiterung des Hafens in das Dummersdorfer Ufer hinein bis zum Jahr 2030 nicht vorgesehen ist. Die Hafenerwicklungsplanung in Lübeck müsse auch diese Möglichkeit in Betracht ziehen. Die Hafenumschlagbetriebe sichern und schaffen mehrere Tausend Arbeitsplätze in Lübeck und in der Region. Sie benötigen deshalb eine mittel- und langfristige Entwicklungsperspektive vor Ort. Ziel müsse es sein, die Zukunft des Hafenterminals zu sichern, die zu erwartenden Marktanforderungen zu erfüllen und es so zukunftsfest zu gestalten.

Der Nautische Verein teilt die Meinung der LHG und fordert, die Perspektive einer Hafenerweiterung hinein in das Dummersdorfer Ufer in den HEP 2030 mit aufzunehmen. Es ist für den



Diskussionen über das Dummersdorfer Ufer: Naturschutz und Hafenerwicklung

Nautischen Verein Lübeck die realistisch einzig verbleibende Möglichkeit für eine Erweiterung des Skandinavienkais. Auch die Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten regt eine Diskussion über die Nutzung des Dummersdorfer Ufers an, so z.B. das Einbeziehen von Teilflächen in das Hafengebiet. Eine Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Biodiversität müsse nach gesetzlichen Vorgaben kompensiert werden.

Der Landschaftspflegeverein DU unterstreicht hingegen die Einzigartigkeit der Natur und den europäischen Schutzstatus des Dummersdorfer Ufers. Es sei die Fläche mit der wertvollsten Biodiversität in Schleswig-Holstein. Zudem werde das Dummersdorfer Ufer von den Lübecker:innen für die Naherholung genutzt – u.a. auf den vorhandenen Wanderwegen. Das Dummersdorfer Ufer sei nicht ersetzbar und müsse zwingend geschützt werden.

Der BUND unterstützt den Schutzgedanken für das Dummersdorfer Ufer. Der Schutz der Biodiversität sei grundsätzlich gleichzustellen mit der Chance auf Wirtschaftsentwicklung. Diese nach EU-Recht geschützten Flächen seien einzigartig und nicht austauschbar. Deshalb habe der Erhalt und Schutz der hafenangrenzenden Naturlebensräume absoluten Vorrang. Auch der Gemeinnützige Verein Kücknitz und der Ortsrat Travemünde unterstreichen die Bedeutung des Dummersdorfer Ufers für die Naherholung und fordern, dass das Dummersdorfer Ufer eine Tabu-Fläche für den Hafen bleibe, wenn dieser Akzeptanz in der Bevölkerung genießen wolle.

3. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) – Abstand Roter Hahn

Für den Bereich Roter Hahn wurde gemäß des Gemeinnützigen Vereins Kücknitz im Rahmen des ISEK ein anderes Entwicklungskonzept verfolgt. Sollte ein von der LPA vorgeschlagenes Gewerbegebiet in der Nähe zum Roten Hahn realisiert werden, wird um ausreichend Abstand und Lärmschutz gebeten.

4. Brücke zum B75-Anschluss – Lärm

Die Interessengemeinschaft Ivendorf weist darauf hin, dass bereits heute durch die Anschlussstelle der B75 und der vorhandenen Brücke zum Skandinavienkai eine hohe Lärmbelastung für die Anwohner:innen besteht. Sollten die Verkehre aufgrund der prognostizierten Steigerung der Umschlagmengen wachsen, wird ein Mehrbelastung in Form von Straßenlärm erwartet. Ein Lärmschutzkonzept sei dringend erforderlich.

5. KV-Terminal Borndiek – Alternativen – Altlasten

Der BUND spricht die umfangreichen Eingriffe in den Naturraum Borndieksquelle durch das neu zu planende KV-Terminal an. Es handele sich um geschützte Biotop mit hohem Rang. Er fragt nach der Prüfung von alternativen Anordnungen des Terminals mit geringeren Eingriffen in die geschützten Biotop. Die LPA macht deutlich, dass für eine Entwicklung am Skandinavienkai kaum Flächen zur Verfügung stehen, weil eine Hafenerweiterung durch das Dummersdorfer Ufer im Süden, durch die Trave im Osten und durch Ivendorf, Pommernzentrum und Gewerbeflächen im Westen und Norden extrem limitiert sei.

Im Rahmen der Alternativenprüfung unter Berücksichtigung der vorgenannten Limitierungen hat die LPA die Funktionalitäten des Terminals so geplant, dass die unmittelbar für den Umschlag erforderlichen Funktionen anlegernah und insbesondere die für die Hinterlandanbindung erforderliche KV-Funktion in Terminalrandlage so angeordnet wird, dass die damit verbundenen Investitionen langfristig gesichert sowie erweiterbar sind.

Der Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer weist ergänzend hierzu auf die im Borndiek zahlreich zu findenden Altlasten hin, welche hohe Kosten bei der Realisierung dieses Erweiterungsgebietes verursachen könnten. Auch wird auf den Umstand verwiesen, dass sich die Grundwassersituation seit den baulichen Veränderungen im Jahr 1974 deutlich verändert habe. Dies werde u.a. am abnehmenden Wasserstand des Krebssees sichtbar. Eine weitere Grundwasserabsenkung in diesem Bereich wird befürchtet.

Der Ortsrat Travemünde lobt den vorliegenden Layoutplan als einen guten Kompromiss. Allerdings müssten die Pläne zur Herstellung von öffentlichen LKW-Stellplätzen die notwendige Infrastruktur für die Fahrer:innen bieten. Es müsse sich für die Fahrer:innen „lohnend“, ihre Fahrzeuge dort abzustellen und zu pausieren.

6. Nautische Erreichbarkeit der Anleger und Darstellung der maximale Flächenlast

Die Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten weist darauf hin, dass das vorhandene „Sägezahnmuster“ der Anleger zu einer schwierigen nautischen Erreichbarkeit für Schiffe führt. Auch seien zu wenige Stauflächen am Skandinavienkai vorhanden, was bereits heute eine Herausforderung sei.



Mehr Gütertransport über die Schiene: Neues KV-Terminal im Borndiek

Eine Bürgervertreterin weist die LPA darauf hin, dass für alle Pieranlagen am Skandinavienkai (und an den Terminals in den anderen Hafengebieten Lübecks) die maximale Flächenlast in Gewicht pro Quadratmeter vorhanden sein sollten. Dies sei vor allem für das Aufstellen von Kränen und Lagern schwerer Güter interessant.

7. Travemünde – Verkehrsanbindung

Die Interessengemeinschaft Ivendorf stellt dar, dass es bereits seit der Planung der Verlegung der DB-Strecke und der Schließung der durchführenden Kreisstraße (ca. im Jahr 2000) Forderungen nach einer weiteren südlichen Verkehrsanbindung Travemündes gegeben hat. Diese sind bisher außer Acht gelassen worden.

Die Verkehrssituation von und nach Travemünde sei aus Sicht der Interessengemeinschaft Ivendorf inakzeptabel und bedürfe einer neuen südlichen Anbindung Travemündes. Optimal wäre eine zusätzliche Anbindung parallel zur Schienenverbindung auf Seiten des Skandinavienkais. Hierfür sollte der Hafenentwicklungsplan Flächen freigeben. Alternativ wird von der Interessengemeinschaft Ivendorf angeregt, über eine Streckenführung nachzudenken, die im Bereich des Nordgates an der Travemünder Landstraße beginnt und Flächen des Skandinavienkais nutzt, um dann die Bahnstrecke schrankenlos zu überqueren und zwischen den Ortsteilen Ivendorf und Travemünde an einer neuen Anschlussstelle an die B75neu nördlich des Ivendorfer Bergs anzuschließen.

Die LHG weist auf die umfangreichen Sicherheitsbestimmungen hin und lehnt eine Nutzung von Hafengewegen für den öffentlichen Straßenverkehr ab. Es wird von der LHG ein gesonderter Termin vorgeschlagen, im Rahmen dessen die Verkehrsanbindung Travemünde aufgegriffen werden soll.

8. Erweiterung der Flächen nach Norden

Der NABU stellt fest, dass eine Erweiterung in Richtung Norden bisher nicht diskutiert wurde. Ein Flächentausch mit den dort ansässigen Flächennutzer:innen könnte eine Alternative zu Flächenerweiterungen nach Südwesten sein. Dies wird vom Ortsrat Travemünde als nicht realisierbar betrachtet. Die LPA merkt hierzu an, dass mit dem Pommernzentrum, dem im Umbau befindlichen Fischereihafen sowie grundsätzlich mit der Nähe zu den Wohnnutzungen in Travemünde eine nördliche Hafenerweiterung aufgrund der Emissionslage sehr kritisch zu bewerten ist.

9. Fischereihafen Travemünde

Der Ortsrat Travemünde macht auf die Lage der Fischer:innen in Travemünde aufmerksam. Die Zahl gewerblicher Fischer:innen hätte in der Vergangenheit stark abgenommen. Man müsse im Rahmen der Hafenentwicklungsplanung auch den Fischereihafen Travemünde in die Betrachtungen aufnehmen und Konzepte zur Erhaltung und Förderung der Fischerei erarbeiten.

10. Flächenverfügbarkeit – Vorstaufflächen

Durch den Umbau der Anleger 5 und 6a fallen nach Auffassung der Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten wichtige Vorstaufflächen am Skandinavienkai weg, die bereits heute schon zu klein sind und die Entwicklung der Schiffsgrößen und der Ladungseffizienz negativ beeinflussen werden.

Die Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten plädiert für ausreichend große Vorstaufflächen direkt vor den Anlegern, um kurze Liegezeiten abbilden zu können. Die im HEP vorgesehenen Anleger 7 und 8 verfügten über zu wenig Vorstauffläche, um sie sinnvoll nutzen zu können. Diese Flächen könnten aktuell nur im Bereich Dummersdorfer Ufer entstehen. Die Ausfahrtspuren müssten so dimensioniert sein, dass es auch bei paralleler Be- und Entladung von deutlich größeren Schiffen nicht zu Staus komme, was bereits heute ein Problem sei.

Der NABU fordert die Steigerung der Produktivität auf der vorhandenen Fläche und bittet um Reduktion künftiger neuer Flächenbedarfe. Er zweifelt an, dass so viele Flächen für den Vorstau benötigt werden müssten. Es könnten auch Alternativen gefunden werden, wie etwa Effizienzsteigerungen beim direkten Transport von Gütern aus dem Hafen oder bei deren Verladung auf die Bahn. Gelingen es, diese Effizienzen zu nutzen, bedürfe es nicht der Planung von derart umfangreichen neuen Vorstaufflächen.

LogRegio begründet die Notwendigkeit neuer Vorstaufflächen mit der begrenzten Standzeit der Züge im KV-Terminal. Diese müssten aufgrund der begrenzten Kapazitäten stets so schnell wie möglich entladen werden. Die Vorstaufflächen würden daher dringend als Puffer benötigt, um die Ent- und Beladezeiten der Schiffe und Züge auch in Zukunft zu gewährleisten.

Auch von Seiten der Vereinigung der Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten wird hierzu angemerkt, dass schnelldrehende Verkehre wie am Skandinavienkai unbedingt Vorstaufflächen benötigen. Die zukünftigen Schiffe mit 4500 bis 5000

Herausforderung:
Kapazitäten für
Vorstaufflächen
schaffen

Spurmetern zu entladen, benötigte Betriebsflächen wie im Vorstau, da sonst die Aufenthaltszeiten von Zügen und Schiffen ineffizient hoch sein würden.

12. Flächeneffizienz – Entwicklung in die Höhe?

Der Verein Lübecker Spediteure erkennt die umfangreichen Restriktionen zur Flächenerweiterung am Skandinavienkai an, fordert aber, über Alternativen nachzudenken, die dazu beitragen, die Flächeneffizienz zu erhöhen. – etwa durch den Bau von neuen Betriebsebenen in der Höhe.

13. Bunkern – LNG-Anleger

Die Lotsenbrüderschaft stellt fest, dass bisher keine Entwicklungen im Layout des Skandinavienkais hinsichtlich der Verfügbarkeit von LNG zu erkennen sei, zudem wurde die Bunkerstation Hillenberg überplant. Der Hafen müsse hier ein Versorgungskonzept haben.

14. Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) – Formelle Berücksichtigung in der Layoutentwicklung

Der BUND gibt zu bedenken, dass eine Fertigstellung und Inbetriebnahme der FFBQ für das Jahr 2028 nach Aussagen des Bundes offiziell vorgesehen ist und fordert, dieses Datum bzw. die prognostizierten Auswirkungen des Tunnels auf die Hafenumschlagsentwicklung der Planung zugrunde zu legen.

15. Ostpreußenkai – Kreuzschiffahrt

Der Lotsenbrüderschaft regt an, den Ostpreußenkai für die Entwicklung der Kreuzschiffahrt zu fördern und diesen touristischen Geschäftszweig nicht zu vernachlässigen.

Der Nautische Verein schlägt eine seewärtige Verlängerung des Kais um 35 bis 40 Meter für Schiffslängen bis 230 Meter und eine Begradigung der Kaianlage vor. Die LPA erläutert, dass für die Kreuzschiffahrt durch Einschränkungen des Fahrwassers der Trave Grenzen gesetzt sind. Ein Ausbau der Kreuzschiffahrt - vergleichbar mit den Kreuzfahrthäfen Kiel oder Rostock-Warnemünde - wird laut Ansicht der LPA als nicht erstrebenswert angesehen.

5.4 Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals: Diskussion der Kleingruppe

Der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) ist im Bundesverkehrswegeplan in der höchsten Kategorie („vordringlicher Bedarf“)A eingeordnet. Für die Maßnahme ist mithin per Bundesgesetz ein vordringlicher Bedarf festgestellt worden, weil sie – trotz eines geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses – als Engpassbeseitigung bezeichnet wird. Der Ausbau der Strecke ist für das 2,80 Meter abgeladene Großmotorgüterschiff im Richtungsverkehr vorgesehen.

Dafür ist ein Ersatzneubau der Schleusen mit 115 Meter Länge und 12,50 Meter Breite geplant. Brücken werden bereits durch Neubauten mit 5,25 Meter Durchfahrtshöhe ersetzt. Darüber hinaus sollen die Kanalsohle auf 4 Meter vertieft, die Ufersicherung auf der gesamten Länge neu gebaut und die Doppelkurve bei Güster/Siebeneichen durch Aufweitung oder Begradigung für das Großmotorgüterschiff befahrbar gemacht werden. Im Bereich der Kanaltrave in Lübeck sind nach jetzigen Informationen lediglich Vertiefungen und leichte Anpassungen an den Ufern nötig. Ein Vollausbau im Sinne eines Begegnungsverkehrs (durchgehende Zweischiffigkeit) ist nicht geplant.

Seit 2018 arbeitet ein 20-köpfiges Projektteam der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in Geesthacht an der Planung des ELK, die den Neubau der Schleusen und die Anpassung von Tiefe und Breite des Kanals umfasst. Aktuell gibt es unterschiedliche Signale, ob der ELK maximal ausgebaut werden wird. Aus Kostengründen könnte die WSV eine geringere Vertiefung vorsehen. Auch soll auf den meisten Streckenabschnitten ein Einrichtungsverkehr gelten.

Ein aktuelles Gutachten der IHK geht von einem Frachtaufkommen von bis zu 3 Millionen Tonnen pro Jahr aus, das zukünftig über den ELK transportiert werden könnte. Klar ist aber bereits heute: Der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals wird in seiner Funktion als Hinterlandanbindung an den Lübecker Hafen nicht mehr bis 2030 umgesetzt werden. Aus diesem Grund fällt seine Realisierung nicht mehr in den vom HEP betrachteten Zeitraum.



Idee: Stufenkonzept für den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Interessierte Mitglieder der AG Hafenentwicklung diskutierten in einem gesonderten Kleingruppen-Termin die Vor- und Nachteile eines Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals. Für den BUND trug Herr Dr. Klöser sachliche Argumente vor, die gegen einen Ausbau des ELK sprechen. Dazu gehören:

- **Naturschutz:**

Der Elbe-Lübeck-Kanal weist eine hohe naturschutzfachliche Qualität auf, mit hochwertigen Lebensräumen entlang des Gewässers. Der Ausbau des ELK würde – so die Befürchtung – erhebliche Auswirkungen auf die Fisch- und Avifauna (Vögel) haben, den bestehenden Biotopverbund zerschneiden und wertvolle Lebensräume austrocknen.

- **Regionale Effekte:**

Der Tourismus entlang des ELK ist ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor in der Region rund um Mölln und Lauenburg. Im Fokus steht hier der Radtourismus entlang des Kanals. Hinzu kommt, dass der Kanal sehr identitätsstiftend in der Region ist und seine Bauwerke zum Teil unter Denkmalschutz stehen.

- **Alternativen:**

Aus Sicht des BUND gibt es Alternativen zum Transport per Binnenschiff über den ELK. Der Gütertransport über die Bahn sei ökologisch verträglicher und würde mehr Kapazitäten als das Binnenschiff bereitstellen. Auch gebe es einen Zugang von der Ostsee in das deutsche Binnenkanalnetz in Ostdeutschland.

Der Verband der deutschen Binnenschiffer stelle zudem das Schiffsgrößenwachstum bei Großmotorschiffen in Frage, die Zukunft könnte auch wieder in kleineren Schiffseinheiten liegen, die weniger Tiefgang benötigten. Außerdem weist er darauf hin, dass das offizielle Ausbauziel des ELK mit 600 000 Tonnen Jahresfracht bis zum Jahr 2008 auch ohne Ausbau erreicht wurden.

Die Umschlagunternehmen im Lübecker Hafen vertraten eine andere Perspektive. Für sie ist der Ausbau des ELK eine zwingende Notwendigkeit – aus vielfältigen Gründen:

- **Bedarf:**

Das Frachtaufkommen für den Weitertransport von Gütern in das Lübecker Hinterland sowie hinein in den Lübecker Hafen ist ausreichend vorhanden. Es kann zurzeit aber nicht abgerufen werden, weil kaum noch Binnenschiffe für Transporte verfügbar sind.

Die Potenziale für das Binnenschiff sind insbesondere für den Transport von Saug- und Schüttgütern sehr hoch – allen voran für Getreide aus der Überschussregion Ostholstein.

- **Kosten und modal split:**

Das Binnenschiff ist für die stadtnahen Umschlag- und Lagereiunternehmen im Lübecker Hafen das wirtschaftlichste und effizienteste Transportmittel. ATR führte an, dass der Transport von Getreide aus Ostholstein mit Großmotorschiffen hin zu Verbrauchszentren in Nordrhein-Westfalen kostengünstiger als der Transport mit dem LKW ist. Zudem sei es das gemeinsame politische Ziel, Verkehre von der Straße auf alternative Verkehrsträger wie das Binnenschiff zu bringen. Eine Betrachtung macht diesen Effekt deutlich: Würden 3 Millionen Tonnen Güter in Zukunft per Binnenschiff über den ELK transportiert werden, könnten sie jährlich bis zu 120.000 LKW-Fahrten einsparen.

- **Alternativen:**

Der alternative Transport von Schütt- und Massengütern via Güterzug ist aktuell nicht verlässlich genug und erreicht in großen Teilen nicht direkt den Handel und die Landwirtschaft vor Ort. Alternative Routen mit dem Binnenschiff aus der Ostsee nach Ost- und Mitteldeutschland und über den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg sind – aufgrund der großen Umwege – nicht kosteneffizient und ökologisch wenig verträglich.

Die Kleingruppe empfiehlt nach einem intensiven, aber sehr sachlichen Austausch der Argumente, dass die einzelnen Maßnahmen des ELK noch einmal mit Blick auf einen stufenweisen Ausbau geprüft werden sollten, ohne das Vorhaben gänzlich in Frage zu stellen.

Zu diesem Zweck sollten die gemeinsamen Gespräche fortgesetzt werden, wie die Teilnehmenden einmütig begrüßten. Als Ergebnis dieser Gespräche wäre vorstellbar, mit dem BMVI ein Baustufenkonzept zu diskutieren, das diejenigen Maßnahmen vorrangig in den Blick nimmt, die schnell verkehrliche Effekte erzielen – und die Anzahl an Binnenschiffen, die Lübeck erreichen können, erhöhen würden. Dadurch könnte die Hinterlandanbindung Lübecks flexibler gestaltet werden. So könnten etwa zunächst die Schleusen, die auf jeden Fall modernisiert werden müssten, auf 115 Meter Länge und 12,50 Meter Breite erweitert werden und so zur Zukunftssicherung des Kanals beitragen. In diesem Sinne soll das gemeinsame Gespräch mit den verantwortlichen Politiker:innen aus der Region und auf Bundesebene gesucht werden.

6. Empfehlungen der AG Hafententwicklung zum HEP 2030

Mit Blick auf die Gesamtentwicklung des Lübecker Hafens bis zum Jahr 2030 spricht die AG Hafententwicklung gegenüber der Hansestadt Lübeck folgende Empfehlungen aus, die möglichst im Hafententwicklungsplan 2030 Berücksichtigung finden sollten:

Empfehlung: Die Anbindung des Seeschiffs mit Schiene und Binnenschiff stärken

Die AG Hafententwicklung empfiehlt die Verlagerung von Hinterlandverkehren auf die Schiene zu stärken. Die Bahn ist der ökologisch verträglichste Landverkehrsträger. Vor diesem Hintergrund wird die LPA aufgefordert, sämtliche Potenziale zur Stärkung der Verkehrskombination von Seeschiff und Schiene im HEP zu identifizieren und gebündelt darzustellen – insbesondere, wenn es um den Ausbau von KV-Anlagen für den Intermodalverkehr geht, dem ein deutliches Wachstum prognostiziert wird. Mehrbelastungen für Mensch und Natur sind im Rahmen dieses Ausbaus auf ein Minimum zu beschränken. Auch die Kombination Seeschiff und Binnenschiff soll erhalten und gestärkt werden – unter der Maßgabe, dass der ELK verkehrlich sinnvoll und ökologisch verträglich entwickelt werden kann (s. Kap. 5.4).

Empfehlung: Flächenentwicklung flexibel und effizient gestalten

Die AG Hafententwicklung hat zur Kenntnis genommen, dass dem Hafen Lübeck nur sehr wenige Flächen zur Verfügung stehen, um sich bis 2030 entwickeln zu können. Dabei gilt das o.g. Postulat: Flächeneffizienz soll Vorrang vor Flächenwachstum haben. Jedoch ist damit zu rechnen, dass Effizienzsteigerungen den prognostizierten Anstieg des Umschlagvolumens nicht allein auffangen werden. Sollten die Umschlagmengen über das prognostizierte Maß steigen oder aber darunter fallen, würde sich die Frage der Flächeninanspruchnahme im Lübecker Hafen neu stellen.

Die LPA sollte diesen Aspekt im HEP stärker als bisher thematisieren und aufzeigen, wie im Zuge der kontinuierlichen Fortschreibung damit umgegangen werden soll.

Empfehlung: Emissionen reduzieren – durch Mut zu Innovationen

Die AG Hafententwicklung empfiehlt, im HEP deutlich herauszustreichen, welche Instrumente der Hafenplanung sinnvoll sind, um die Emission von Luftschadstoffen und von Lärm messbar zu reduzieren. Diesbezüglich ist der Lübecker Hafen den international und national vereinbarten Zielen des Klimaschutzes mit der Notwendigkeit zur schnellen Reduktion der Klimagase verpflichtet.

Im Fokus stehen hier

- die Entwicklung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;
- die Potenziale von Landstromanlagen, die insbesondere an Terminals mit längeren Liegezeiten die Emission reduzieren könnten;
- eine kluge digitalisierte Verkehrssteuerung, die dabei unterstützt, Hafenverkehre effizienter zu steuern oder sie ganz zu vermeiden – innerhalb und außerhalb der Terminals.

Empfehlung: Den Hafen zusammen mit dem Natur- und Anwohnerschutz entwickeln

Die AG Hafententwicklung empfiehlt, Hafen-, Naherholungs- und Naturräume entlang der Untertrave unter Akzeptanz der europäischen und nationalen Schutzgebietsverpflichtungen zusammen zu entwickeln. Ansätze wie ein verstärkter Immissionsschutz, neue Freiraumkonzepte entlang der Trave und weiterführende Maßnahmen für den Gewässer- und Naturschutz (nature inclusive planning) sollten im HEP größeren Raum einnehmen. Der HEP sollte aufzeigen: Hafen-, Naherholungs- und Naturentwicklung schließen sich nicht aus, sondern sie müssen zusammengedacht werden.

Mut zu Innovationen:
Im Verkehr, bei
Flächenentwicklung
und neuen Naturschutzkonzepten

Empfehlung: Die wasser- und landseitige Erreichbarkeit des Hafens stärker in den Blick nehmen

Die AG Hafententwicklung nimmt zur Kenntnis, dass die wasser- und landseitige Erreichbarkeit des Lübecker Hafens bereits heute sehr herausfordernd ist. Dabei richtet sich der Blick weit über Lübeck hinaus – insbesondere auf den Verkehrsknotenpunkt Hamburg.

Die Straßen- und Schieneninfrastruktur rund um Lübeck ist zu Stoßzeiten überlastet. Auch werden einige Hafenbereiche in Zukunft nur eingeschränkt von der nächsten Generation von Schiffen erreichbar sein.

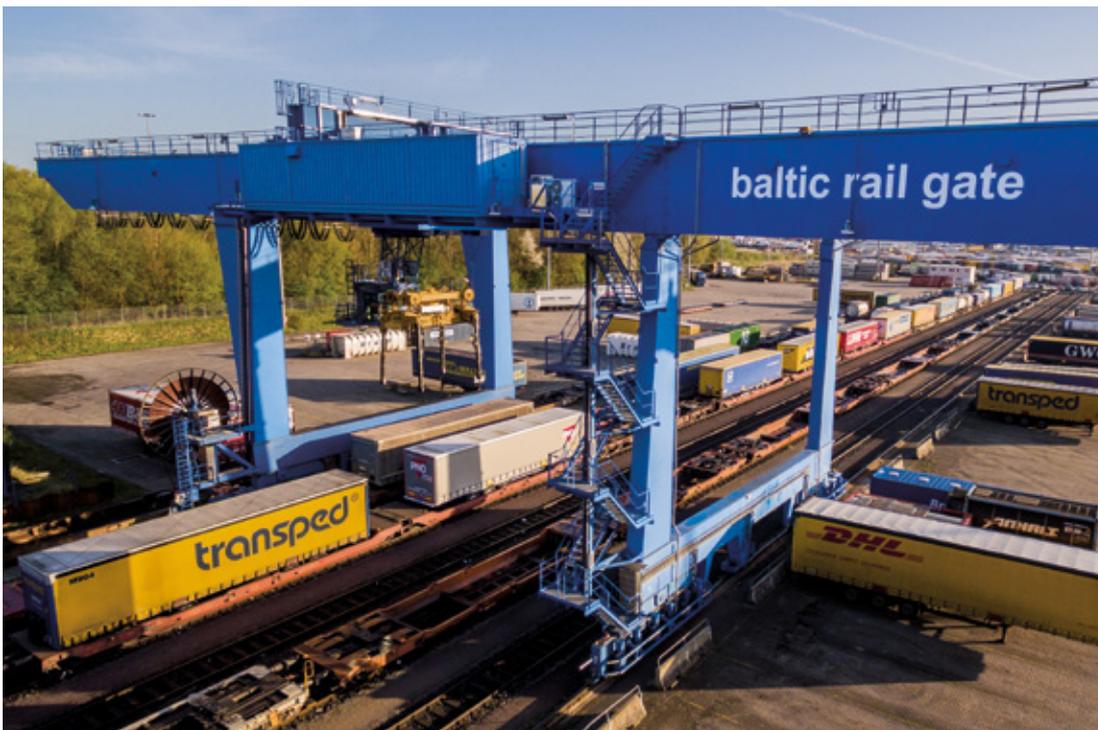
Die LPA sollte im HEP ein besonderes Augenmerk darauf legen, Maßnahmen aufzuzeigen, die die Verkehrsinfrastruktur in Lübeck und in der Region entlasten – z.B. mittels einer Stärkung von Bahnverbindungen, von Transporten über das Binnenschiff oder durch eine ökonomisch sinnvolle und ökologisch verträgliche Anpassung der Trave für einen auch in Zukunft sicheren und steuerbaren Schiffsverkehr.

Empfehlung: Tourismus im Hafen mit Augenmaß fördern

Die AG Hafententwicklung empfiehlt einen umsichtigen und sanften Ausbau des Tourismus im und um den Hafen. Politisch ist aktuell nicht gewollt, dass Lübeck sich zu einem stark frequentierten Standort für den Kreuzfahrttourismus entwickelt.

Travenutzer:innen, Hafenwirtschaft und Fahrgastschiffahrt sollten jedoch gemeinsam Wege entwickeln, wie Tourismus auf dem und über das Wasser gefördert werden kann. Zu diesem Zweck sollten sich die Arbeitsgruppen Hafententwicklung und Tourismus im Rahmen von Lübeck:überMorgen zusammensetzen.

Die Lotsenbrüderschaft und der Nautische Verein halten einen weiteren Ausbau des Wassertourismus für bedenklich, da es schon heute zu Konflikten mit der Berufsschiffahrt kommt.



Ein wichtiges Anliegen der AG Hafententwicklung: Die zukünftige Stärkung der Kombination aus Schiff- und Schienentransport.

7. Ausblick: Kontinuierlicher Dialog über die Zukunft des Lübecker Hafens

Der Zeithorizont für den Hafenentwicklungsplan ist mit dem Jahr 2030 eng abgesteckt. Dieser Zeitrahmen stellt einen Kompromiss dar. Einerseits besteht die Anforderung, zeitlich noch weiter in die Zukunft der Hafenentwicklung zu blicken, um Investitionsentscheidungen für Großvorhaben eine Richtung zu geben und sie abzusichern. Andererseits fällt es den Planer:innen momentan schwer, unter den aktuell schnell wechselnden Randbedingungen belastbare Aussagen und Prognosen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Häfen im Ostseeraum zu treffen.

Die AG hat vor diesem Hintergrund wesentliche Handlungsfelder identifiziert, die in Zukunft kontinuierlich berücksichtigt werden müssen – auch über die Verabschiedung des HEP hinaus. Diese sind:

- **Dialog:**

Die AG Hafenentwicklung schlägt vor, den HEP zwar mit dem Zeithorizont 2030 zu verabschieden, jedoch in einen Dialog entlang der Postulate für den Port of Lübeck einzusteigen. Im Rahmen dieses Dialogs sollen neue Tendenzen frühzeitig erkannt und diskutiert, wesentliche Handlungsfelder der Zukunft weiterbearbeitet sowie Entscheidungen überprüft und ggf. neu justiert werden.

Die AG empfiehlt die Hafenentwicklungsplanung in einem kontinuierlichen Prozess in der Verwaltung zu verankern. Zu diesem Zweck soll ein Hafenbeirat fest eingerichtet werden, der auf der wichtigen Arbeit der AG Hafenentwicklung aufbaut und – in vergleichbarer Besetzung – aktiv in die Diskussionen über die zukünftige Hafenentwicklung in Lübeck eingebunden wird.²

Hierbei kann es sinnvoll sein, kleinere Arbeitskreise innerhalb des Hafenbeirats für Themen wie z.B. die Potenziale von Digitalisierung einzurichten.

- **Flächen:**

Der Hafen benötigt Innovationen und Platz, um sich zu entwickeln. Eine Entwicklung durch Innovationen und Effizienzsteigerungen hat Vorrang vor Flächenerweiterungen, zumal sich der Hafen in einem ökologisch sensiblen, eng verflochtenen Natur- und Wirtschaftsraum entlang der Untertrave befindet. Seine Nutzung muss immer wieder diskutiert und gesellschaftlich bewertet werden. Eine wichtige Frage wird die Aktivierung von Flächen für die Hafenentwicklung sein (z.B. auf industriellen Brachflächen).

- **Emissionen und Verkehre:**

Der Lübecker Hafen ist gut beraten, sich zu einem Hub für ökologisch verträgliche Verkehre zu entwickeln. Dieser Pfad zu einem emissionsreduzierten Hafen kann nur gemeinsam beschritten werden – mit dem Mut zu Innovationen, aber auch mit klaren Entscheidungen für den umsichtigen Ausbau der Hafeninfrastruktur und der Hinterlandanbindung, die Lübeck im Wettbewerb mit den anderen Ostseehäfen stärkt.

- **Digitalisierung:**

Leben, Arbeiten und Wirtschaften werden sich auch im Lübecker Hafen in wenigen Jahren spürbar verändert haben. Das wird Geschäftsmodelle der Hafenwirtschaft genauso verändern wie die aktuellen Verkehrsflüsse. Lübeck muss einen eigenen Weg in das digitale Zeitalter finden – mit gut abgewogenen und gemeinsam abgestimmten Schritten. Dazu gehören neue Formen von Kooperationen der Unternehmen im Lübecker Hafen genauso wie mit anderen Häfen im Ostseeraum.

- **Klimaschutz:**

Vor dem Hintergrund, dass die Hansestadt Lübeck und das EU-Parlament den Klimanotstand festgestellt haben, sind der HEP und alle darauf beruhenden Folgeplanungen und Maßnahmen stetig auf die vereinbarten Ziele der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes zu überprüfen.



Idee des Hafenbeirats: Dialog soll weitergehen

² Dieser Hafenbeirat sollte in Zukunft bei Bedarf auch Vertreter:innen der Beschäftigten in Hafen- und Umschlagbetriebe aktiv miteinbeziehen.

8. Anhang: Positionspapiere

Positionspapier BUND Lübeck / NABU Lübeck

Erklärung der Umweltverbände BUND und NABU zum Ergebnisbericht der AG Hafenentwicklung speziell zu Ziffer 6. Empfehlungen der AG Hafenentwicklung zum HEP 2030 Ziffer 7. Ausblick: Kontinuierlicher Dialog über die Zukunft des Lübecker Hafens

Die sich anbahnende Klimakatastrophe und der dramatische Niedergang der biologischen Vielfalt sind alarmierende Indikatoren für die Überschreitung der Grenzen der ökologischen Belastbarkeit und des Ressourcenverbrauchs auf der Erde. Sie sind nachweisbar die Folge der seit Jahrzehnten in Wirtschaft und Politik vorherrschenden und zwangsartig vertretenen Ideologie eines scheinbar unbegrenzt möglichen materiellen Wirtschaftswachstums. In einem begrenzten System ist unbegrenztes Wachstum jedoch nicht möglich. Die wissenschaftlich diagnostizierte Überschreitung der Grenzen des Produktions- und Konsumwachstums – wie sie unter anderem mit dem „Earth Overshoot Day“ berechnet wird, beinhaltet Raubbau an seinen Grundlagen. Die jetzige Generation in Industrieländern wie Deutschland gründet die Aufrechterhaltung und Steigerung ihres gegenwärtigen hohen Lebensstandards bzw. materiellen Wohlstands auf dem Raubbau der Lebensgrundlagen ihrer Kinder und Enkel. Sie tragen die Folgen. Das ist nicht nur unmoralisch, sondern auch unvernünftig - trotz aller proklamierten Unverzichtbarkeit auf Wachstum.

Die Planung der Lübecker Hafenentwicklung mit Hafenerweiterungen und Trave- Vertiefungen für das kommende Jahrzehnt, wie sie in den Sitzungen der AG Hafenplanung vorgestellt und zeitlich darüber hinausgehend angedeutet wurde, folgt mit ihren Prognosen und der entsprechenden Ausrichtung auf die Ausschöpfung vermeintlicher Wachstumspotentiale der Ideologie zwanghaften Wachstums. Die Bekenntnisse zu Nachhaltigkeit und ökologischer Verträglichkeit ändern nichts an dem Grundproblem und erscheinen bezüglich der realen „harten“ Planungen wie Beiwerk zum Zwecke der Beruhigung einer von der Klimakrise aufgeschreckten Öffentlichkeit.

Vor diesem Hintergrund fordern die Umweltverbände BUND und NABU folgende Punkte als ihr zusätzliches Votum zu Ziffer 6. (Empfehlungen der AG Hafenentwicklung zum HEP 2030) und Ziffer 7. (Ausblick: Kontinuierlicher Dialog über die Zukunft des Lübecker Hafens) in den Ergebnisbericht aufzunehmen:

1. Die Umweltverbände BUND und NABU betrachten die auf möglichst starkes Wachstum orientierten Ausbaupläne des Lübecker Hafens als grundsätzlich unvereinbar mit den nachweislich bereits überschrittenen physikalischen und biologischen Grenzen des weltweiten Produktions- und Konsumwachstums.
2. Anerkannt werden dagegen Planungen zur Nutzung von Innovation und Digitalisierung zur Erhöhung der Flächeneffizienz sowie Planungen zur direkten oder indirekten Reduzierung von Klima- und sonstigen schädlichen Abgasen, u.a. zum Einsatz von alternativen, in der Ökobilanz positiven Treibstoffen und zur Verlagerung von LKW-Transporten auf die Bahn und moderne, abgasarme Binnenschiffe.
3. Konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz sind entsprechend der Lübecker Beschlüsse zum Klimanotstand und der Beschlüsse des EU-Parlaments zu initiieren und in den Hafenentwicklungsplan aufzunehmen.
4. Die hohe ökologische Bedeutung der Untertrave – die in ihrem Status als europäisch geschütztes Fluss-Ästuar zum Ausdruck kommt - ist neben ihrer Funktion als Wasserstraße anzuerkennen. Zudem ist die Gewässerqualität entsprechend der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu verbessern. Prinzipiell hat sich aufgrund der derzeitigen ökologischen Defizite die Schifffahrt der Trave anzupassen und nicht umgekehrt.
5. Der Bestand der landseitigen Schutzgebiete ist dauerhaft anzuerkennen, zu sichern und weiter zu entwickeln, z.B. nach dem Masterplan Trave. Dies betrifft insbesondere das Dummerdorfer Ufer und sein Hinterland in unmittelbarer Nachbarschaft zum Skandinavienkai. Die Umweltverbände lehnen jegliche Eingriffe in geschützte Flächen mit Nachdruck ab.
6. Die Umweltverbände sind weiterhin grundsätzlich bereit, sich konstruktiv an der Erarbeitung einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Entwicklung des Lübecker Hafens zu beteiligen.



Nautischer Verein Lübeck e.V.

Eckpunktpapier des Nautischen Vereins zum Hafendialog in Lübeck 2019

1. Die Hafenentwicklung in Lübeck muss sich den zukünftigen Herausforderungen des Seehandels stellen und sollte sich mit Visionen bis weit in die Zukunft über 2050 beschäftigen.
2. Das erfordert einen Konsens mit allen in der Hafenwirtschaft beteiligten Partnern unter Einbindung umweltrelevanter Fragen und Probleme.
3. Dazu ist nach diesem Dialog ein Hafenbeirat oder ähnliche Institution unter Federführung des Bürgermeisters und seiner Hafenbehörde aufzustellen.
4. Der Nautischer Verein fordert dazu:
 - Rückführung der Trave aus der Katalogisierung von B in die Kategorie A.
 - Für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eine Anmeldung für eine Verbreiterung des Fahrwassers für bessere Schiffsbegegnungen und Vertiefung des Fahrwassers auf 11 bis 12 Meter unter Berücksichtigung des Trave Tunnels und der Düker.
 - Ausbau vorhandener Hafen- und Kaiflächen und Sicherung/Planung zukünftiger Hafenflächen in Anlehnung zu den Vorschlägen des Nautischen Vereins Lübeck.
 - Kein Verbauen der Travemünder Enge. Eine Option in die Zukunft für bessere Begegnungsmöglichkeiten erhalten.
 - Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für das Große Binnenmotorschiff als höchste Priorität zur Sicherung der Hinterland Anbindung zum europäischen Binnenwasserstraßennetz.
 - Anschluss einer Nordverbindung des Skandinavien Kais an das Schienennetz beim eventuellen Bau der Festen Fehmarnbelt Querung (FFBQ).
 - Einrichtung einer eigenen Internetseite der Lübeck Port Authority (LPA) mit dem Portal „Port of Lübeck“.

Lübeck, im Dezember 2019

Kapitän Jürgen Schlichting
Vorsitzender

Vorsitzender: Kapt. J.Schlichting; Stellv.Vors.: Kapt. W.Pistol; Schriftführer: Kapt. K. Bieber; Kassenführer: E.Wedig
Engelsgrube 1-17 ; 23552 Lübeck
Tel. 0451 707 07 49 Fax 0451 296 3493 Bürozeiten: Donnerstags 09.00 – 13.00 Uhr
nvluebeck@t-online.de / <https://www.nautischer-verein-luebeck.de/>
Sparkasse zu Lübeck IBAN: DE34 2305 0101 0001 0366 31 BIC: NOLADE21SPL
St.-Nr. 22 290 77 35/5 Vereins Register: 1807 HL

9. Auf einen Blick: Diskussion der Hafentwicklung in Lübeck

Prognose:

Wachstum des Umschlags zwischen 2 und 2,7 Prozent pro Jahr bis 2030

Ziele:

- Vielfalt der Hafennutzung an allen Standorten erhalten und ausbauen
- Flächeneffizienz vor Flächenwachstum
- Idee des nature inclusive planning umsetzen
- Potenziale von alternativen Kraftstoffen und Landstrom in den Blick nehmen

Empfehlungen:

- Hinterlandtransporte per Schiene und Binnenschiff stärken
- Freiräume für Sportler, Fischer und Naherholung schaffen
- Kontinuierlicher Dialog zur Hafentwicklung (Hafenbeirat)
- Kooperationen für mehr Digitalisierung im Lübecker Hafen vorantreiben

Impressum

Lübeck Port Authority
Ziegelstraße 2
23539 Lübeck

Text:

Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner

Gestaltung:

olli design, www.olli.design

Bildnachweise:

Seite 15: Bilddatenbank Hafen Lübeck

Seite 17: picture alliance / dpa

Seite 34: Bilddatenbank Kombiverkehr

