



Vorlage

Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6928)

Hafenentwicklungsplan 2030 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.10.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
21.10.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.11.2013	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
19.11.2013	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.11.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, für den Prognosehorizont bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen.

Hierbei sind folgende Zielsetzungen bei der Bearbeitung des HEP zu berücksichtigen:

- Der neue HEP bildet die Grundlage für die räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen und sichert durch seine Planungen eine kontinuierliche Entwicklung der bestehenden und künftigen Hafenteile in der Hansestadt Lübeck.
- Er liefert die fachlichen Voraussetzungen für Entscheidungen der Politik - und auch privater Investoren - und das sich anschließende Verwaltungshandeln.
- Er sichert eine nachhaltige Hafenplanung, die auch die Ziele der Energie- und Flächeneinsparung, des Klima- und Lärmschutzes, der Luftreinhaltung, des Bodenschutzes, der Baggergutminimierung und der Naturverträglichkeit verfolgt.
- Den Kunden des Hafens bietet und gewährleistet er verlässliche Rahmenbedingungen und zeigt Entwicklungspotenziale auf, um die Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens zu sichern und auszubauen.
- Er zeigt auf, inwieweit die Herausforderungen aus der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) für die Lübecker Häfen genutzt werden können.
- Er leistet einen Beitrag zur Positionierung als integrierter Hafen- und Logistikstandort Lübeck 2030.

2. Bei der Aufstellung sind technologische, politische, rechtliche, ökonomische, soziale und ökologische Rahmenbedingungen im Sinne des Nachhaltigkeitsbegriffs zu berücksichtigen.
3. Der HEP dient auch als Masterplan für die Hafenentwicklung zwischen Seelandkai und Dänischburg.
4. Neben Flächen für die Hafenentwicklung ist in Ergänzung zum vorliegenden Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GFEK) zu prüfen, ob und in welchem Umfang geeignete Logistikflächen in hafenbezogenen Gewerbegebieten auszuweisen sind.
5. Eine Hafenbahnentwicklungsplanung ist in den HEP zu integrieren.
6. Bei der Projektbearbeitung ist im Rahmen der Projektorganisation und -steuerung in geeigneter Weise durch einen öffentlichen und moderierten Prozess die Beteiligung von Politik, Wirtschaft, privaten Hafenbetreibern, Verwaltung, Verbänden und Öffentlichkeit sicherzustellen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Projektgruppe Hafenentwicklungsplan mit den Bereichen

1.203 Beteiligungscontrolling,
 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften,
 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz,
 5.610 Stadtplanung,
 5.660 Stadtgrün und Verkehr,
 5.691 Lübeck Port Authority sowie Lübecker Hafen-Gesellschaft, Wirtschaftsförderung Lübeck und Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck zustimmend – die Anmerkungen und Beiträge wurden eingearbeitet

Ergebnis:

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
 Begründung:

Ja
 Nein

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Begründung:

Seit 1996 hat die Lübeck Port Authority (LPA) gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1996, TOP 10.10, Drs. Nr. 1368, den Auftrag den Hafenentwicklungsplan (HEP) kontinuierlich fortzuschreiben. Während zu Beginn des neuen Jahrhunderts der Hafen mit der baulichen Umsetzung des HEP beschäftigt war, wurde danach aufgrund der Wirtschaftskrise dann keine Veranlassung einer Fortschreibung gesehen. Der Güter- und

Warenumsatz konnte durch die umgesetzten Maßnahmen des immer noch aktuellen HEP abgedeckt werden und die weitere mittelfristige Hafentwicklung ist noch durch vorhandene Potenziale vorerst gesichert.

Nunmehr liegen die ersten Ergebnisse aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, hier: Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumsatzprognose, des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung u.a. für die deutschen Ostseehäfen bis 2030 im Rahmen der Bearbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2015 (BVWP) vor. Anhand der Prognosezahlen wird ein jährlicher Umsatzzuwachs für den Lübecker Hafen von 2,3% mit einem letztendlichen Umsatzzolumen von rd. 28 Mio. t (ohne Eigengewichte = rd. 40 Mio. t inkl. Eigengewichte) für 2030 ausgewiesen (Anlage 3 – Seite 18) – nach dem Planco-Gutachten waren es 2006 rd. 53 Mio. t inkl. Eigengewichte für 2020. Der HEP wird sich deshalb weniger mit der rein quantitativen Flächensicherung und einer expansiven Hafflächenausweitung sondern mit den qualitativen Fragen und nachhaltigen Aspekten einer Hafentwicklung vor dem Hintergrund technologischer, infrastruktureller und marktseitiger Entwicklungen beschäftigen. Vorbehaltlich der noch zu prüfenden einzelnen Güterwarengruppenentwicklung – die Details hierzu liegen noch nicht vor und werden für Ende 2013 erwartet - ist nicht auszuschließen, dass sich eine weitere Verlagerung und Schwerpunktbildung/Standortkonzentration der Abfertigungsstandorte und zugehörigen Mengen ergibt. Anhand dieser Zahlen ist es jetzt erforderlich zu überprüfen, wie sich zukünftig die einzelnen Güterwarengruppen verändern und wie sich der Lübecker Hafen entwickeln muss, um qualitativ und quantitativ die prognostizierten Warenströme zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund sind insbesondere Antworten darauf zu geben, wie mit den Herausforderungen der FFBQ, der Klassifizierung Lübecks als TEN-V-Kernhafen (Transeuropäisches Verkehrsnetz-Kernhafen) und der Durchsetzung reduzierter Immissionswerte im Rahmen MARPOL VI umgegangen werden soll.

Zusammen mit der Geschäftsführung der LHG besteht Einverständnis, dass jetzt der richtige Zeitpunkt gekommen ist, um die erforderlichen Weichen zur Fortführung einer erfolgreichen Hafentwicklung zu stellen. Die Arbeiten am HEP 2030 müssen jetzt begonnen werden. Hierzu gehört auch die Bearbeitung des Masterplans für die Hafentwicklung zwischen Seelandkai und Dänischburg (Beschluss der Bürgerschaft vom 27.11.2008, TOP 4.34, Drs. Nr. 415).

Gemäß der Empfehlung des Gutachtens über „Die wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens – Regionalökonomische Verflechtung und Wertschöpfungskette für Stadt und Region“ (Uniconsult 2012) sollen die Verflechtungen des Hafens mit großen Logistikern

weiter ausgebaut und verstärkt hafenauffine „value added services“ geschaffen werden. Dieses ist im neuen HEP zu thematisieren und zu bearbeiten. Ziel ist es, dass sich im HEP eine Entwicklungsstrategie für einen integrierten Hafen- und Logistikstandort einschließlich Hinterlandanbindung wiederfindet.

Mit der Umstrukturierung der Zuständigkeiten im Hafen wurde die Hafenbahn als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der LPA zugeordnet. Über einen Hafenbahnentwicklungsplan ist ein Konzept zur Stärkung der Schieneninfrastruktur neben der Stärkung der Hafeninfrastuktur als wichtiger Baustein für die direkte Hinterlandanbindung der Lübecker Hafen aufzustellen.

Die Erstellung des HEP erfordert in besonderem Maße die Interaktion mit Dritten und muss unterschiedliche Interessensgruppen einbeziehen (Öffentlichkeitsarbeit). Eine unabhängige Moderation soll den Dialog zwischen Projektleitung und den Vertretern von Politik und Interessengruppen gewährleisten.

Der detaillierte Sachstandsbericht zur Fortschreibung des HEP ist als Anlage 2 beigefügt

Anlagen:

Formblatt bzgl. der finanziellen Auswirkungen - Anlage 1

Sachstandsbericht Hafententwicklungsplan 2030 (HEP 2030) - Anlage 2

Präsentation: Verkehrsverflechtungsprognose 2030; Los 2 – Seeverkehrsprognose -

Eckwerte der Hafenumschlagsprognose - Anlage 3

Senator/in F. - P. Boden

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

(Bei investiven Maßnahmen ist ggf. zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

finanzielle Auswirkungen in €	2013	2014	2015	2016
Einzahlungen				
Auszahlungen		150.000,00	200.000,00	100.000,00
Erträge				
Aufwendungen		150.000,00	200.000,00	100.000,00

2014	Finanzplan	Ergebnisplan	für die Gesamtlaufzeit	Finanzplan	Ergebnisplan
Mittel veranschlagt	ja	ja			
Haushaltsbelastend	ja	ja		ja	ja
Haushaltsentlastend	nein	nein		nein	nein
Haushaltsneutral	nein	nein		nein	nein

Haushaltsjahr 2014	Produktsachkonten		Ergebnisplan	Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag (€)	Betrag (€)
(Minder) Einzahlungen:				
(Mehr) Einzahlungen:				
(Minder) Auszahlungen:	552001.000.7431002	Wasser und Hafan, Auszahlungen Bodenuntersuchungen Gutachten		150.000,00
(Mehr) Auszahlungen:				
Saldo Finanzplan				150.000,00
(Minder) Erträge:				
(Mehr) Erträge:				
(Minder) Aufwendungen:	552001.000.5431002	Wasser und Hafan, Aufwendungen Bodenuntersuchungen Gutachten	150.000,00	
(Mehr) Aufwendungen:				
Saldo Ergebnisplan			150.000,00	

Sachstandsbericht Hafentwicklungsplan 2030

Gliederung

- 1 Ausgangslage
- 2 Veranlassung
- 3 Aufgaben und Ziele
- 4 Projektstruktur, Budget und Zeitplanung

1 Ausgangslage

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in Ihrer Sitzung am 20. Juni 1996 (TOP 10.10, Drs. Nr. 1368) den in der Fassung vom 21. Februar 1996 vorgelegten Entwurf des Hafentwicklungsplans (HEP) der Hansestadt Lübeck zur Kenntnis genommen und beschlossen, dass die im HEP enthaltenen Aussagen die Grundlage für die räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen bis zum Jahr 2010 darstellen sollen. Der HEP sollte kontinuierlich fortgeschrieben und der Bürgerschaft hierüber berichtet werden.

Zuletzt nahm die Bürgerschaft dazu am 29.11.2007 unter TOP 8.6 Drs. Nr. 903 einen Bericht mit dem Vorschlag zur Kenntnis, die Fortschreibung des HEP und den Planungsprozess zur Hafenerweiterung Vorwerker Hafen - Teerhofsinsel solange auszusetzen, bis ein strategischer Partner für die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) gefunden und mit diesem vom Grundsatz her diesbezüglich Einvernehmen hergestellt worden ist (siehe Sitzung der Bürgerschaft am 04.03.2008, TOP 16.2 Drs. Nr. 75).

Die Hafenstandorte wurden weitestgehend dem HEP von 1996 entsprechend entwickelt - mit Ausnahme des Hafenstandortes Teerhofsinsel. Als zusätzliche Grundlage für die Umsetzung des HEP wurden Strategien zur innovativen flächensparenden Hafennutzung für vorhandene und geplante Hafenstandorte erarbeitet, berücksichtigt und der Bürgerschaft kontinuierlich über die Ergebnisse berichtet. Die Umsetzung hat zur Folge, dass Flächenreserven vorhanden sind und die restlichen Flächen aus dem HEP von 1996 nicht bis 2010 als Hafen nutzbar sein mussten.

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts war der Hafen mit der baulichen Umsetzung des HEP beschäftigt. Während der Phase der Umstrukturierung der LHG und der anschließenden Wirtschaftskrise wurde bisher keine weitere Veranlassung einer HEP-Fortschreibung gesehen. Der Güter- und Warenumsatz konnte durch die umgesetzten Maßnahmen des immer noch aktuellen HEP abgedeckt werden und die weitere mittelfristige Hafenentwicklung ist noch durch vorhandene Potenziale vorerst gesichert. Im Rahmen der Kontrollberichte hat die LPA hierüber die politischen Gremien turnusmäßig informiert.

2 Veranlassung

Aktuell sind dennoch zahlreiche Ereignisse und Gründe zu benennen, die in der Summe eine Fortschreibung des HEP erforderlich machen:

- Es liegen die ersten Ergebnisse aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, hier: Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose, des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung u.a. für die deutschen Ostseehäfen bis 2030 im Rahmen der Bearbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2015 (BVWP) vor (Anlage 3). Anhand der Prognosezahlen wird ein jährlicher Umschlagszuwachs für den Lübecker Hafen von 2,3% mit einem letztendlichen Umschlagsvolumen von rd. 28 Mio. t (ohne Eigengewichte) für 2030 ausgewiesen, was etwa rd. 40 Mio. t inkl. Eigengewichte entspricht – nach dem Planco-Gutachten waren es 2006 rd. 53 Mio. t inkl. Eigengewichte für 2020;
- Die politisch beschlossene Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) muss in die Lübecker Hafenstrategie sowie in die Wirtschaftsstrategie im Rahmen einer positiven Stadtentwicklung mit einbezogen werden. Insbesondere müssen die generierbaren Vorteile einer FFBQ und die zugehörigen Potenziale und Maßnahmen für Lübeck abgeleitet und aufgezeigt werden (siehe Bericht zu den „Folgen einer festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) für die Hansestadt Lübeck“ – Kenntnisnahme in der Bürgerschaftssitzung vom 26.05.2011, TOP 8.3 Drs. Nr. 095);
- Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Zugehörigkeit Lübecks mit dem Lübecker Hafen zum TEN-V/TEN-T Kernnetz (Transeuropäische Netze-Verkehr) mit den TEN-T Häfen Hamburg und Lübeck und dem Elbe-Lübeck-Kanal (ELK). Die hieraus resultierenden Anforderungen sind ebenfalls abzuleiten und Maßnahmen aufzuzeigen;

- Es liegt der Schlussbericht zum Hafenenwicklungskonzept Schleswig-Holstein (Uniconsult 07/2013) im Auftrag vom Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V. (GvSH) in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (MWAVT) vor. Die Ergebnisse sind bei der Bearbeitung des HEP zu berücksichtigen;
- Eine weitere Grundlage bildet der Abschlussbericht über „Die wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens – Regionalökonomische Verflechtung und Wertschöpfungskette für Stadt und Region“ (Uniconsult 10/2012) im Auftrag von LHG, Fa. Lehmann KG, LPA und der IHK zu Lübeck mit seinen Empfehlungen für eine zukünftige Entwicklung der Gesamtregion der Hansestadt Lübeck (siehe auch VO/2013/00548). In diesem Zusammenhang wird derzeit gerade an einem ergänzenden Gutachten mit dem Thema „Potenzialanalyse für ein Kreuzfahrtterminal unter Berücksichtigung der regionalökonomischen Effekte“ gearbeitet. Der Abschlussbericht wird für Mitte 2014 erwartet;
- Auch aufgrund der aktuellen Trends in der Umschlagsentwicklung wie z. B. „Stagnierender Papierumschlag“ sind die zukünftigen Perspektiven der Lübecker Hafenvirtschaft zu ordnen und neu auszurichten;
- Der Beschluss der Bürgerschaft vom 27.11.2008 (TOP 4.34 Drs. 415) zur Aufstellung eines Masterplans für die Hafenenwicklung zwischen Seelandkai und Dänischburg ist noch umzusetzen;
- Die Hafenstrukturen haben sich auch durch entsprechende Bürgerschaftsbeschlüsse geändert. Seit dem 1.1.2008 ist die Lübeck Port Authority als Vertragspartner der LHG Vermieter der rund 176 ha Flächen des öffentlichen Hafens und auch verantwortlich für die Hafenbahn als wichtigem Verkehrsträger für alle Hafenstandorte. Zudem ist die Hans Lehmann KG nach dem Erwerb des ehemaligen Flenderwerft-Grundstücks und des Containerterminals Lübeck der größte private Hafenbetreiber mit insgesamt rund 44 ha;
- Ein weiterer Meilenstein in der EU-Osterweiterung hat zwischenzeitlich stattgefunden;
- Die Einführung der nächsten Emissionsregelungsstufe - MARPOL VI - wird Auswirkungen auf die Treibstoffpreise und somit auf die Transportkosten haben. Es werden auch Verschiebungen zwischen den Anteilen an Land- und Seetransporten erwartet.

Um diese Beschlüsse der Bürgerschaft, die Forderungen der Hafenwirtschaft nach verlässlichen Rahmenbedingungen und die bisher erstellten Gutachten und Konzepte in einen Zukunftsplan zu integrieren, ist es erforderlich, einen neuen HEP aufgrund der benannten Gründe aufzustellen, der sich im Spannungsfeld zwischen Wirtschafts- und Umweltinteressen bewegt und dessen Notwendigkeit sich auf die neuen Anforderungen unserer modernen Zeit begründet.

3 Aufgaben und Ziele

Eine Hafentwicklungsplanung beschreibt auf Basis von Verkehrsprognosen sowie Art, Anzahl und Größe künftig zu erwartender Schiffe und damit zu erwartender Umschlagtechnik den daraus resultierenden Bedarf an Hafenzustellen. Da der Hafenausbau einen relativ langen zeitlichen Vorlauf erfordert, nicht zuletzt durch Ankaufsverhandlungen von Grundstücken, die Durchführung von Planfeststellungsverfahren sowie die Errichtung der Hafeninfrastuktur- und Hafensuprastrukturanlagen, erstreckt sich die Hafentwicklungsplanung auf einen Planungshorizont von mindestens zehn bis höchstens fünfundzwanzig Jahre. Neben den wirtschaftlichen Interessen fließen auch ökologische Kriterien und z.T. konkurrierende Stadtentwicklungskonzepte in die Hafentwicklungsplanung ein. Erklärtes Ziel der Hafentwicklungsplanung sind der Erhalt beziehungsweise die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit. Somit stellt sich die Hansestadt Lübeck mit einer Fortschreibung des HEP Ihrer kommunalen Verantwortung gegenüber dem Hafenbetreiber und der vom Hafen partizipierenden Gesamtregion Lübeck-Ostholstein-Segeberg-Stormarn-Herzogtum Lauenburg. Es geht um die langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen sowie um die Sicherung von Steuereinnahmen und den Erhalt und den Ausbau der regionalökonomischen Verflechtungen und der bestehenden Wertschöpfungsketten in unserer Region (Wirtschaftsmotor Hafen).

Mit den Geschäftsführungen der Lübecker Hafen-Gesellschaft sowie der Fa. Hans Lehmann KG besteht deswegen Einvernehmen über die Neuauflage des HEP und die grundsätzlichen Arbeitsfelder.

Die Arbeiten am neuen HEP sollen sich an der Leitfrage: „Wie muss der Hafen von morgen aussehen?“ orientieren. Die heutigen Randbedingungen für eine erfolgreiche Bearbeitung des HEP sind in der Abb. 1 schematisch dargestellt.

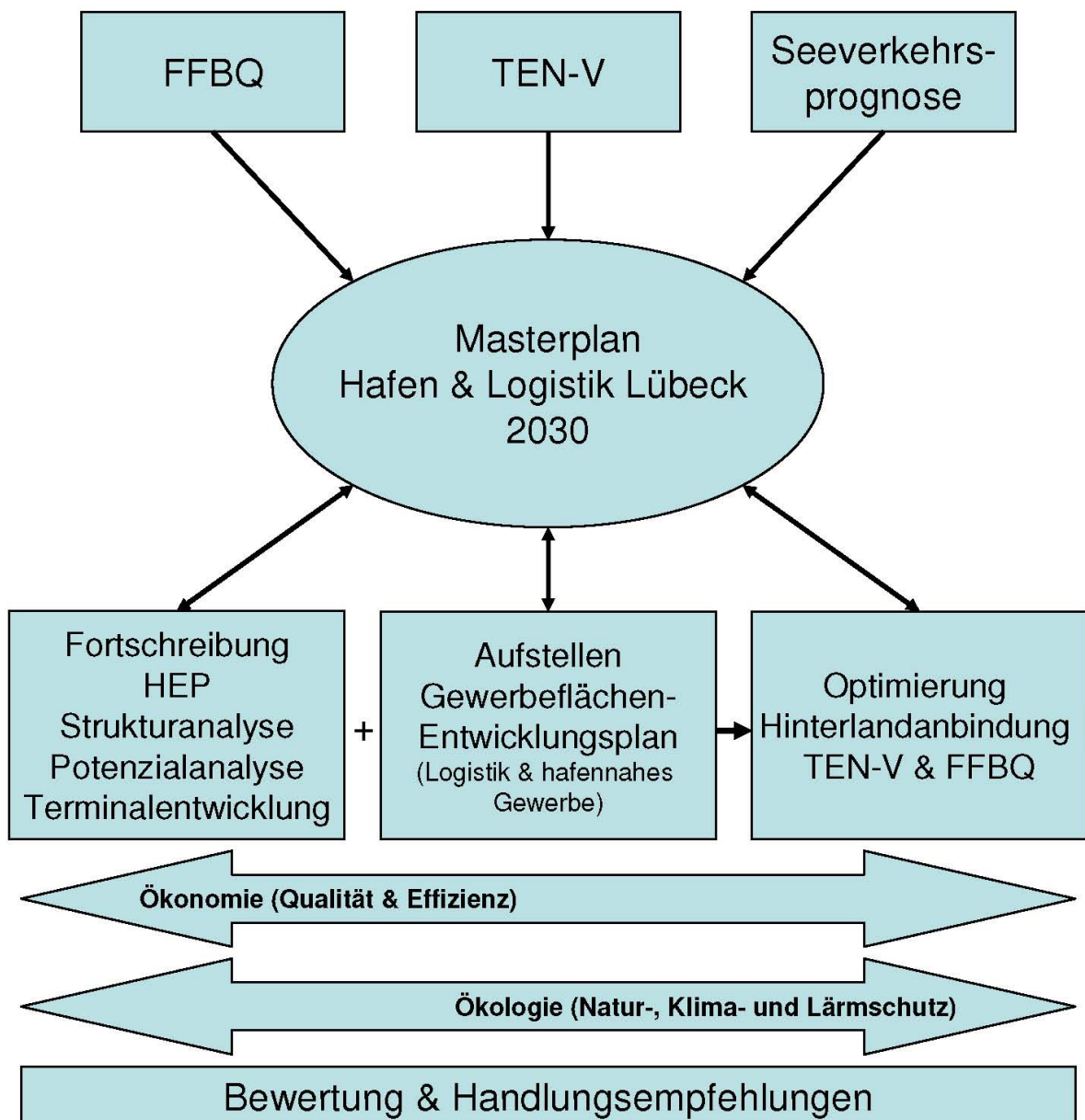


Abb.1 – Grundschemata Aufgabenstruktur

Im Zusammenhang mit der politisch beschlossenen FFBQ und den damit verbundenen derzeit prognostizierten Umschlageinbußen für den Lübecker Hafen besteht eine große Schnittmenge mit den bereits laufenden Aktivitäten zur Entwicklung eines Logistikstandorts Lübeck. Der hierzu vorliegende Bericht „Regionales Entwicklungskonzept (REK) in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung“ (Kenntnisnahme durch die Bürgerschaft in der Sitzung vom 23.11.2010, TOP 8.8 Drs. Nr. 833) bildet zusammen mit seiner aktuellen Fortschreibung für den Lübecker Raum, dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GFEK), die

Ausgangsposition, um aus der geplanten Fortschreibung des HEP und der erforderlichen Weiterentwicklung des GFEK zu einem Gewerbeflächen-Entwicklungsplan (GFEP) einen Masterplan Hafen und Logistik Lübeck 2030 aufzustellen. Aus Sicht des Hafens sind hier die Potenziale für z.B. ein trimodales Logistikzentrum Lübeck zu ermitteln, darzustellen und vorzubereiten.

Anhand der aktuellen Hafenumschlagsprognose ist es erforderlich zu überprüfen, wie sich zukünftig die einzelnen Güterwarengruppen verändern und wie sich der Lübecker Hafen entwickeln muss, um qualitativ und quantitativ die prognostizierten Warenströme zu bewältigen. Hierbei wird es wohl weniger um eine expansive Hafensflächenausweitung, sondern mehr um leistungsoptimierende Fragen (wie z.B. der Produktivitätssteigerung und Arrondierung bestehender Terminals, Ergänzung und Erweiterung des Hafeninfrastrukturangebots, Ausbau der „added value services“ sowie Ausbau des modal split in Richtung Schienengüterverkehr, Etablierung von neuen Geschäftsfeldern) und die nachhaltigen Aspekte einer Hafenentwicklung gehen. Vorbehaltlich der noch zu prüfenden einzelnen Güterwarengruppenentwicklung – die Details hierzu liegen noch nicht vor und werden für Ende 2013 erwartet - ist jedoch auch denkbar, dass sich eine weitere Verschiebung und Schwerpunktbildung/Standortkonzentration der Abfertigungsstandorte und zugehörigen Mengen ergibt.

Eine erste Themensammlung mit wichtigen Sachthemen für die Fortschreibung des HEP wurde bereits erhoben (erste Ergebnisse aus den Auftaktgesprächen mit LHG, Lehmann KG und Projektgruppe HEP):

Rahmenbedingungen & Ausrichtung

- Plausibilitätsprüfung Seeverkehrsprognose bzgl. Entwicklung der einzelnen Güterwarengruppen;
- Analyse der Güterstrukturveränderung und Ermittlung der Auswirkungen;
- Prognose und Berücksichtigung der zukünftigen Schiffsgrößen- und Schiffsladesystementwicklung und deren Einflüsse auf Terminal- und Standortlayout sowie auf den Travequerschnitt bzw. der prioritären Terminalstandorte;
- Ermittlung der Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftssegmente.

Ökonomie (Qualität & Effizienz)

- Ermittlung der Maßnahmen zur Optimierung der See- und Hinterlandanbindung;
- Erarbeitung und Auflistung weiterer wichtiger Argumente und Sachverhalte für den Ausbau und Modernisierung des Elbe-Lübeck-Kanals;

- Ermittlung und Aufzeigen der Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung der einzelnen Terminalstandorte bzw. der einzelnen Hafengebiete (Automatisierung, modal split etc.);
- Sicherung und Ausbau der Arbeitsplätze im Hafen;
- Ermittlung der zukünftigen Finanzierungskonzepte für die Hafeninfrastruktur (Förderprogramme);
- Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Steigerung der bestehenden Kundenbindungen sowie zur Ausweitung des Kundenstammes.

Umsetzung & Maßnahmen

- Aufzeigen und Benennen der erforderlichen Maßnahmen zur Über-Kompensation der Hafenumschlagsverluste resultierend aus der FFBQ – Umkehr der nachteiligen Auswirkungen und Ermittlung der positiven Chancen;
- Aufzeigen und Benennen der zukünftigen Entwicklung der einzelnen Terminal- und Hafengebiete im Lübecker Hafen auch hinsichtlich Flächenbedarf;
- Prüfung der Frage einer möglichen Standortkonzentration im Bereich Skandinavienkai und/oder Seelandkai/Bereich Dänischburg-Siems;
- Suche und Aufzeigen von möglichen Kooperationen mit privaten Hafentreibern, anderen Hafengebieten, Reedereien und Spediteuren;
- Abstimmung der zukünftigen Hafenentwicklung mit den parallel laufenden Stadtentwicklungskonzepten (z.B. Wohnbaukonzept, Landschaftsplänen, Gewerbeflächenentwicklungskonzept etc.);
- Ermittlung und Aufzeigen der notwendigen Entwicklung von hafennahen/hafenaffinen Gewerbeflächen;
- Öffentlichkeitsarbeit.

Ökologie & Verantwortung

- Aufzeigen der möglichen und notwendigen Maßnahmen zum Klima- und Naturschutz (z.B. LNG, Baggertgut, Lärmaktionsplan, Luftschadstoffe etc.);
- Aufzeigen von Maßnahmen zur Emissionsreduzierung und z.B. Nachweisführung über CO₂-/NO_x-Bilanzierungen;
- Berücksichtigung der Aspekte des Klimawandels (z.B. Hochwasserschutz);
- Prüfung einer Zertifizierung „GreenPort“ (z.B. im Hinblick auf die Abfallentsorgung, Steigerung der Energieeffizienz von Hafengebäuden und des Hafentreibs/Hafenumschlagsgeräten etc.);
- Steigerung der Erlebbarkeit des Hafens (Tourismus);
- Benennung von konkreten Handlungsempfehlungen (z.B. Ökokonto, Öko-Rabatte etc.).

Die Themensammlung ist zu ergänzen und fortzuschreiben.

Die Ende 2008 begonnenen, immer noch spürbaren Auswirkungen der Wirtschaftskrise haben auch nicht vor der bis dahin boomenden Seehafenwirtschaft halt gemacht. Auch im Lübecker Hafen wie an den meisten Hafenplätzen der Welt sind starke Umschlageinbußen entstanden. Der neue HEP soll in Zusammenhang mit dem bis 2030 gutachterlich prognostizierten Wachstum eine Aufbruchsstimmung erzeugen und den Kunden des Lübecker Hafens und der Gesamtregion Lübeck langfristige planerische Sicherheit garantieren.

Deswegen besteht gerade jetzt für alle Umschlagbetriebe, so auch für Lübeck als Logistikstandort, eine gute Chance, den Bedarf an Umschlag- und hafennahen Gewerbeflächen sowie die Leistungsfähigkeit der Seehafenhinterlandanbindungen im Rahmen einer neuen Hafenentwicklungsplanung zu prüfen und konzeptionell zu ordnen. Nur so kann angemessen und fachlich begründet bei einem Planungshorizont 2030 bei Bedarf politisch weitsichtig entschieden werden, was notwendig, machbar und nachhaltig ist.

4 Projektstruktur, Budget und Zeitplanung

Um den in dieser Vorlage genannten Forderungen und beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen eines neuen HEP gleichermaßen zu genügen, ist eine komplexe Projektstruktur erforderlich, die sich vorerst in fünf Bereiche gliedert:

Die LPA nimmt die **Projektleitungs- und -steuerungsfunktion** wahr. An bedeutender Stelle in der Projektstruktur steht die Projektgruppe Hafenentwicklungsplanung. Hier erfolgt die Rückkopplung und Konsensbeurteilung der Zwischenergebnisse aus der Arbeitsgruppe. Ständige Mitglieder dieser Projektgruppe sind Vertreter des Bereichs Beteiligungscontrolling, des Bereichs Wirtschaft und Liegenschaften, des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, des Bereichs Stadtplanung mit der Verkehrsplanung, des Bereichs Stadtgrün und Verkehr sowie der Lübecker Hafen-Gesellschaft, der Wirtschaftsförderung Lübeck, dem Koordinierungsbüro Wirtschaft in Lübeck sowie der Lübeck Port Authority.

Die **Projektorganisation** soll eine zielgerichtete und abgestimmte Arbeitsteilung, klare Kommunikationsstrukturen und nachvollziehbare Ergebnisdokumentation sichern (Abb. 2).

Die **Projektsachthemenbearbeitung** gliedert sich in eine Struktur- und Potenzialanalyse sowie einen Systementwurf aufgrund einer Bedarfsanalyse unter Berücksichtigung von Szenarien und schließt ab mit Umsetzungsempfehlungen. Diese Bereiche sollen von einem Verkehrslogistiker sowie von Fachgutachtern inhaltlich bearbeitet werden.

Die Interaktion mit Dritten bezieht unterschiedliche Interessensgruppen in die Erstellung des HEP ein und soll über eine unabhängige **Moderation** gewährleistet werden, um den Dialog zwischen der Projektleitung und den Vertretern von Politik und Interessensgruppen zu gestalten.

Die Ergebnisveröffentlichung sichert eine professionelle und gezielte Verteilung des HEP und ist als fortlaufender Kommunikationsprozess von Beginn an und als **Öffentlichkeitsarbeit** gemeint. Die beiden letztgenannten Arbeitsbereiche sollen bei entsprechend qualifizierten Unternehmen bzw. Persönlichkeiten angefragt und vergeben werden.

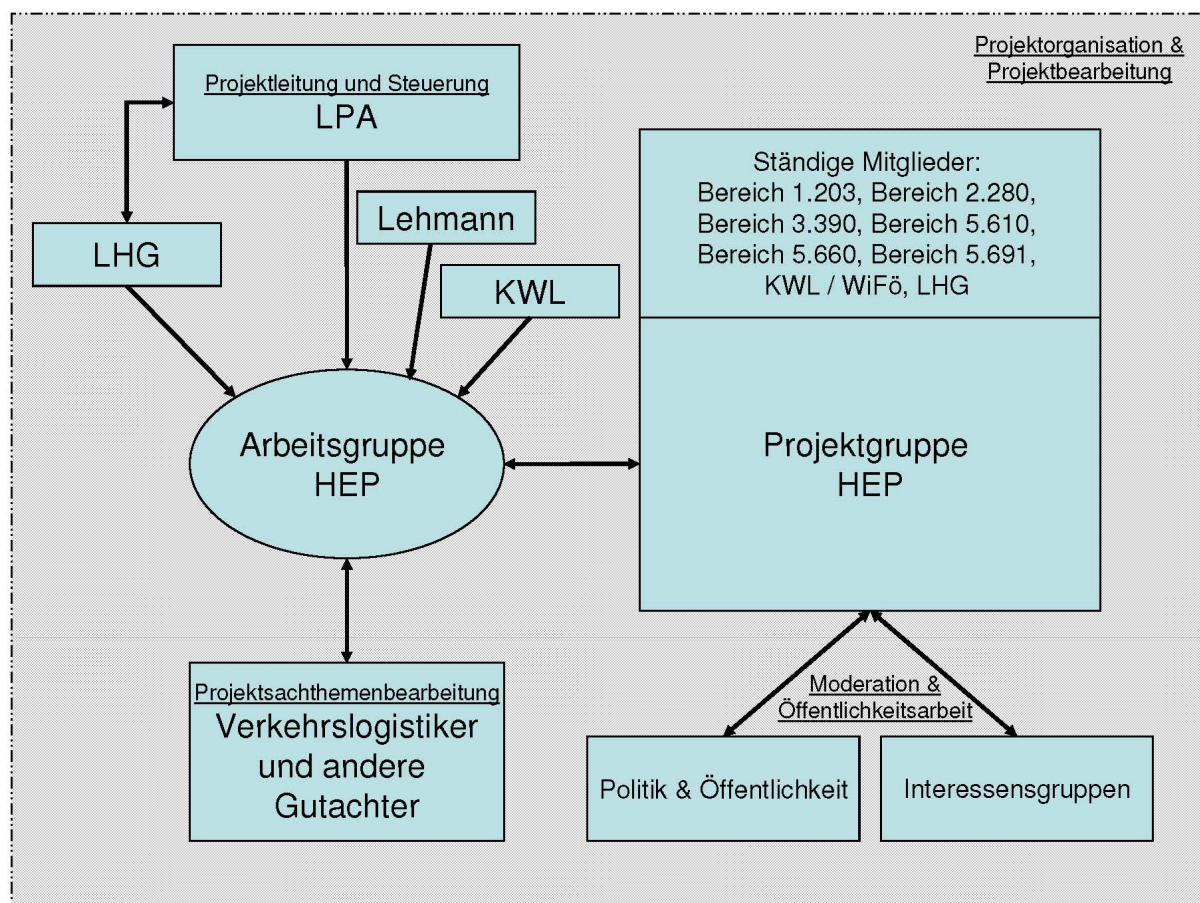


Abb. 2 – Grundschema Organisationsstruktur

Daneben werden im Bedarfsfall juristische und umweltrelevante Prüfungen bezüglich der Machbarkeit der Umsetzungsempfehlungen sowie eine Wertschöpfungsanalyse und eine

Grobkostenschätzung aufgestellt. Damit können erste Abschätzungen zur Finanzierbarkeit, zur Wirtschaftlichkeit und zu den mit konkreten Maßnahmen erzielbaren Effekten gemacht werden.

Zu den umweltrelevanten Prüfungen gehören geeignete Maßnahmen, um eine nachhaltige und Ressourcen schonende Hafententwicklung sowie Natur-, Klima und Umweltschutz zu gewährleisten. Der HEP wird sich dementsprechend auch mit Flächenverbrauch, Versiegelung, Baggerei, Luftschadstoffen und Lärm auseinandersetzen und alternative Lösungen vergleichen. Gemäß §14 b Abs. 2 ff UVPG ist eine strategische Umweltprüfung durchzuführen, in der auch die bisherigen Hafentflächen integriert werden, da es sich beim HEP um einen Plan handelt, in dem ein Rahmen für Entscheidungen über die Zulässigkeit von Häfen gesetzt wird.

Durch die Nähe zu Natura-2000 Gebieten ist mit Umweltauswirkungen bei Hafenerweiterungen zu rechnen. Bei der Lösungsfindung sind auch die EU-Wasserrahmenrichtlinie für den Mündungsbereich der Trave und andere europäische und nationale naturschutzfachliche Richtlinien wie die europäische Vogelschutzrichtlinie (Natura 2000 Gebiete) und die FFH-Richtlinie zu beachten. Der HEP wird die unmittelbaren Folgen seiner Planung z.B. durch eine Abschätzung des anfallenden naturschutzrechtlichen Ausgleichflächenbedarfs darstellen und den Bedarf sowie Realisierungsmöglichkeiten für den Ausgleich im naturräumlichen Zusammenhang auf gleicher Konkretisierungsebene wie die betriebstechnische Planung ermitteln.

Genauso sollen der Bedarf und die Möglichkeit hafennaher Logistikflächen und Kapazitäten und Ausbaubedarfe der Hinterlandanbindungen für die zu- und ablaufenden Verkehre vor dem Hintergrund dargestellt werden, dass das prognostizierte Wachstum des Seehafenumschlags nur mit optimalen uneingeschränkten Rahmenbedingungen realistisch ist.

Gelingen der Ausbau der Terminals sowie die unterstellte innere und äußere Optimierung nicht oder zu spät, wird ein Teil der prognostizierten Zuwächse zu Konkurrenzhäfen abwandern. Gelingt der optimierte Ausbau einschließlich der Hinterlandanbindungen und der Bereitstellung hafennaher Gewerbeflächen, können möglicherweise aber auch durch Synergien neue Handlungsfelder mit günstigen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt erreicht und über den ungehinderten Verkehrsfluss aller Verkehrsträger logistische Vorteile gesichert werden.

Als Zeithorizont für die Fertigstellung des HEP 2030 ist bei einem Projektstart Anfang 2014 voraussichtlich Ende 2015 zu rechnen. Im Anschluss daran soll das Konzept in Gremien, Ausschüssen und Bürgerschaft beraten, verabschiedet und veröffentlicht werden, so dass 2016 die Lübecker Hafenentwicklung für die dann nächsten rd. 14 Jahre aufskizziert ist.

Nr.	Art	Bezeichnung	Kosten hinterlegt durch	Kostenansatz [€, netto]
1	HEP	federführende Bearbeitung durch Verkehrslogistiker	geschätzt/ Auskunft	125.000,00
2		Zuarbeit durch Rechtsberatung	geschätzt/ Auskunft	10.000,00
3		Moderation Workshops, Arbeitsgruppen,	geschätzt/ Auskunft	30.000,00
4		redaktionelle Bearbeitung und Druck der Brochüre	geschätzt/ Auskunft	20.000,00
5	ergänzende Gutachten	Fachbeitrag zum HEP: Umweltplanung	geschätzt/ Auskunft	75.000,00
6		Fachbeitrag zum HEP: Lärmgutachten	Auskunft/ Angebot	25.000,00
7		Potenzialanalyse Logistik in Lübeck als Beitrag für den Masterplan Hafen & Logistik Lübeck 2030	geschätzt	75.000,00
8		Schiffsgrößen- und Umschlagssystementwicklung auf der Ostsee	geschätzt	40.000,00
9		Plausibilitätsprüfung Gütergruppenprognose für den Lübecker Hafen inkl. Beurteilung der vorhandenen Kapazitätsreserven	geschätzt	50.000,00
				450.000,00
			rd.	450.000,00

Tab. 1 - Kostenschätzung für die Bearbeitung des HEP 2030

Für die Begleitung des HEP wird verwaltungsseitig die Projektgruppe Hafenentwicklungsplanung als Steuerungsrunde vorgesehen. Im Augenblick wird ein Kostenrahmen für den neuen HEP von ca. 450.000 € für die unmittelbaren Sachkosten angenommen (siehe Tab. 1). Zum Vergleich betrug der finanzielle Aufwand für den letzten HEP und der damit zusammenhängenden erstellten Gutachten ca. 1,8 Mio. DM bzw. 950.000 €.

Die Arbeitsblöcke werden entsprechend dem nach Diskussion in der Steuerungsrunde festgestellten Aufwand angefragt und sollen dann im zuständigen Vergabeausschuss vorgestellt und vergeben werden.

Parallel wird geprüft, ob der mit der Erstellung des HEP verbundene finanzielle Aufwand und die externen Gutachterkosten z.B. das Land Schleswig-Holstein gefördert werden. Das Förderbegehren ist mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Lübecker Hafens und den regionalökonomischen Verflechtungen und Wertschöpfungsketten für die Stadt und die Region begründet. Es wird erwartet, dass sich der Aufwand für den neuen HEP entsprechend verringert.

**Präsentation: Verkehrsverflechtungsprognose 2030;
Los 2 – Seeverkehrsprognose - Eckwerte der Hafenum-
schlagsprognose**

Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose

Berlin, Juli 2013

Los 2 – Seeverkehrsprognose 2030

**Im Auftrag des
Bundesministers für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**

Projektleitung: Dr. Martin Makait (MWP)

MWP GmbH

IHS

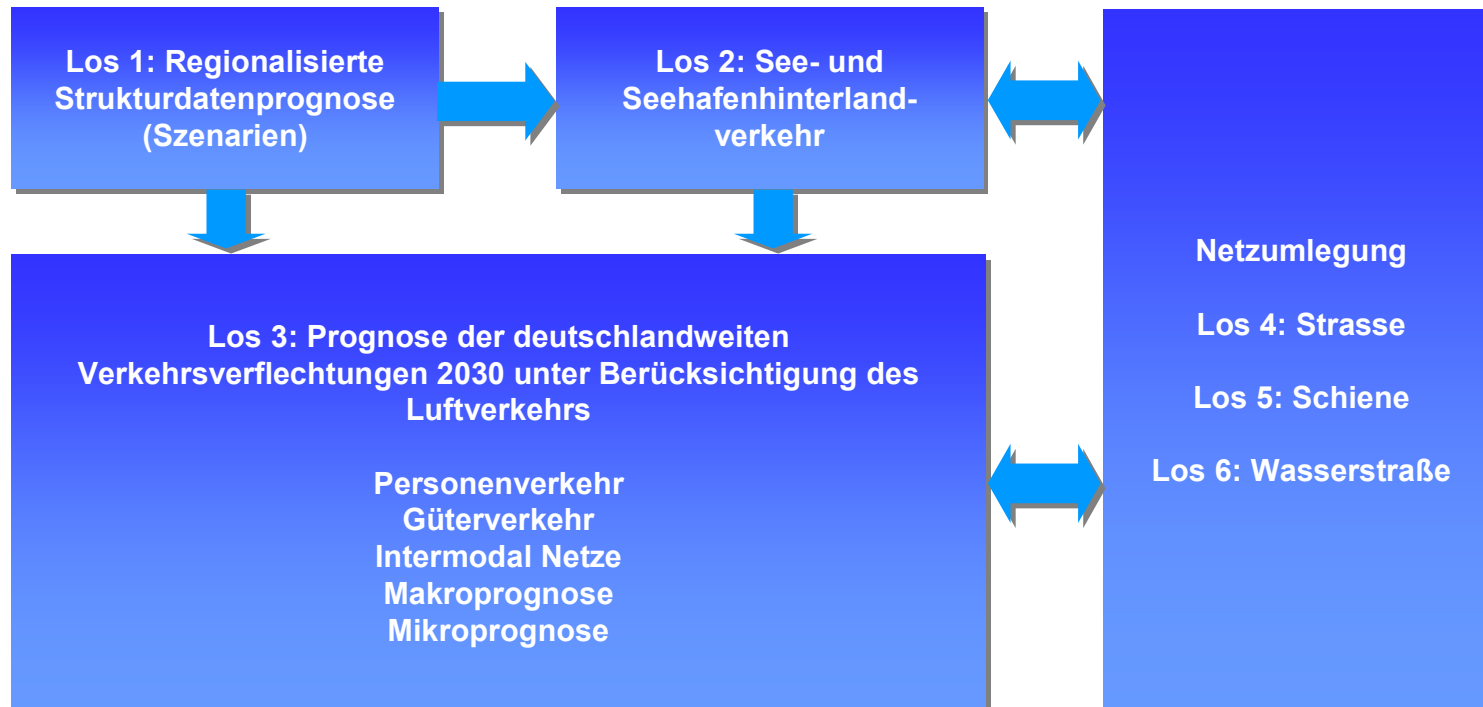
Uniconsult

Unterauftrag: Fraunhofer CML

Gliederung

- 1. Aufgabenstellung**
2. Methodisches Vorgehen und Ausgangsdaten
3. Ergebnisse deutscher Häfen
4. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee-, Ostsee- und Mittelmeerraum
5. Wettbewerbsmodell und Wertdichten
6. Resümee

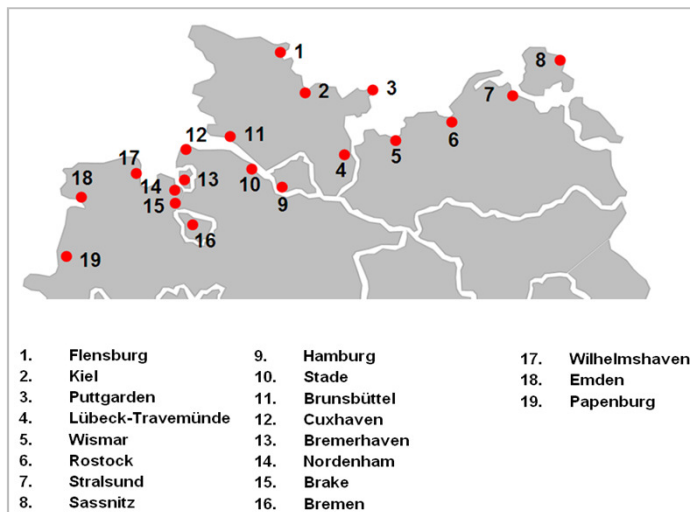
Einordnung der Seeverkehrsprognose in das Gesamtprojekt



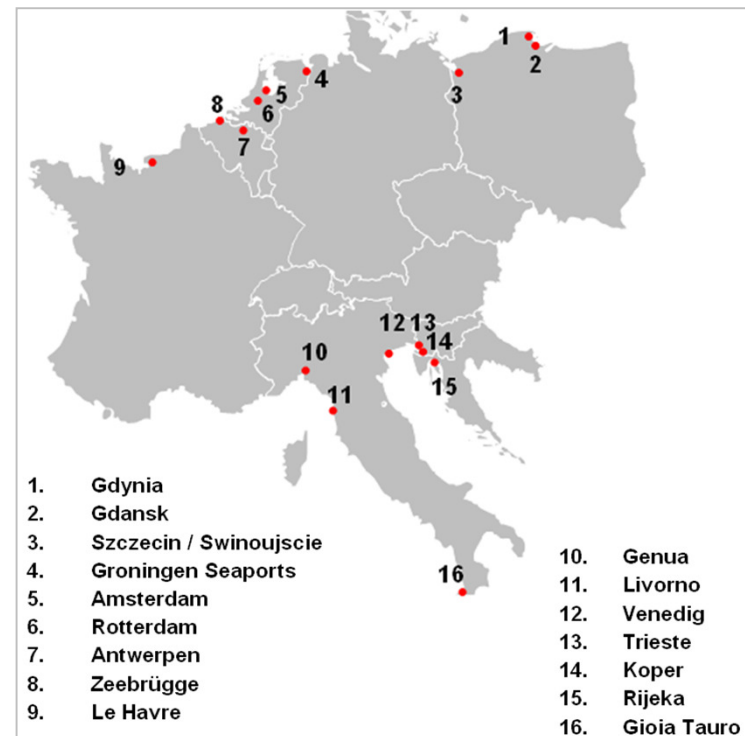
Aufgabenstellung

- Analyse des Seehafenumschlags sowie der Hafenhinterlandverkehre für 2010
- Prognose des Seehafenumschlags sowie der Hafenhinterlandverkehre für 2030

19 deutsche Seehäfen



16 ausländische Seehäfen

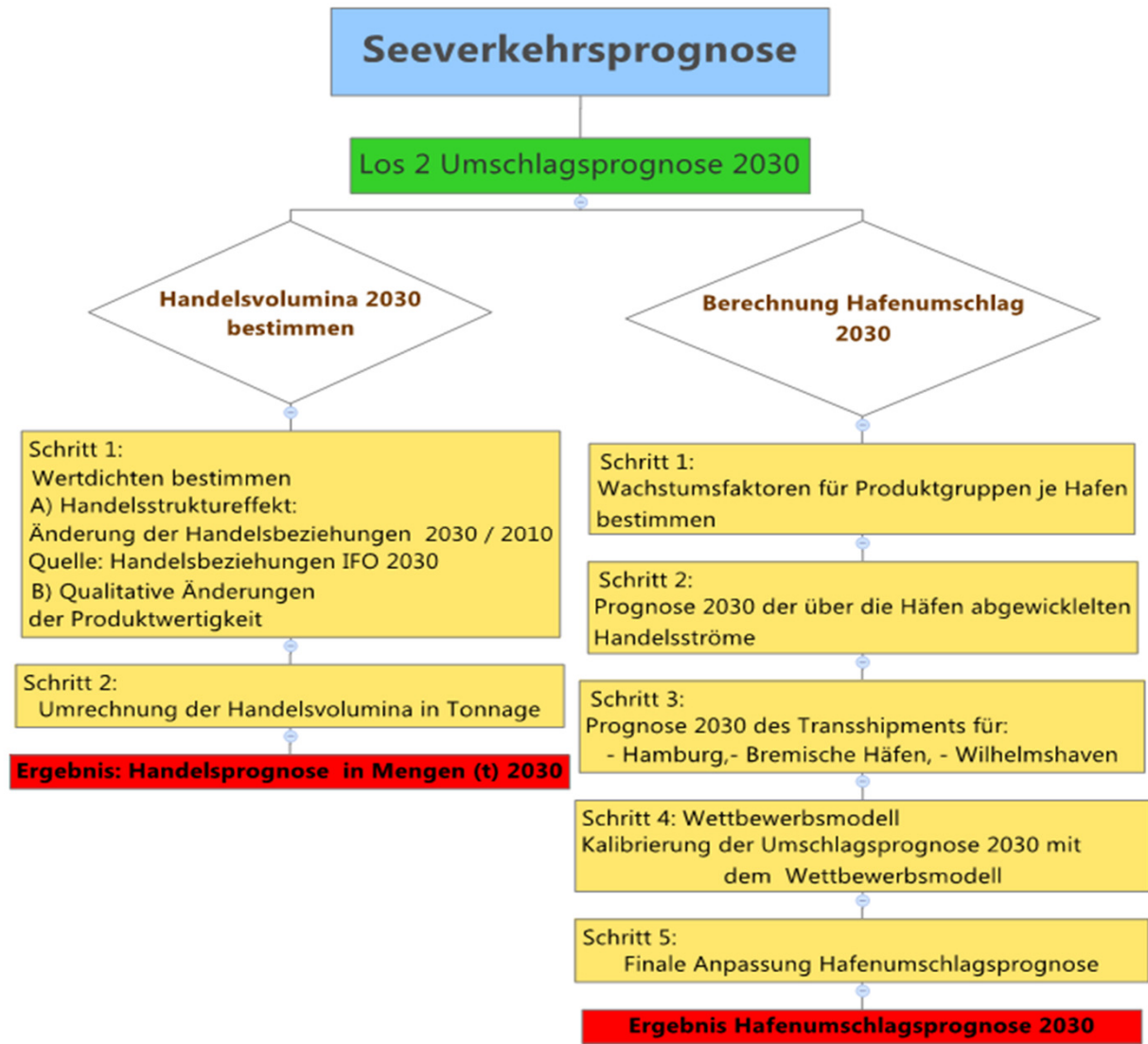


Für 25 Gütergruppen gemäß NST 2007

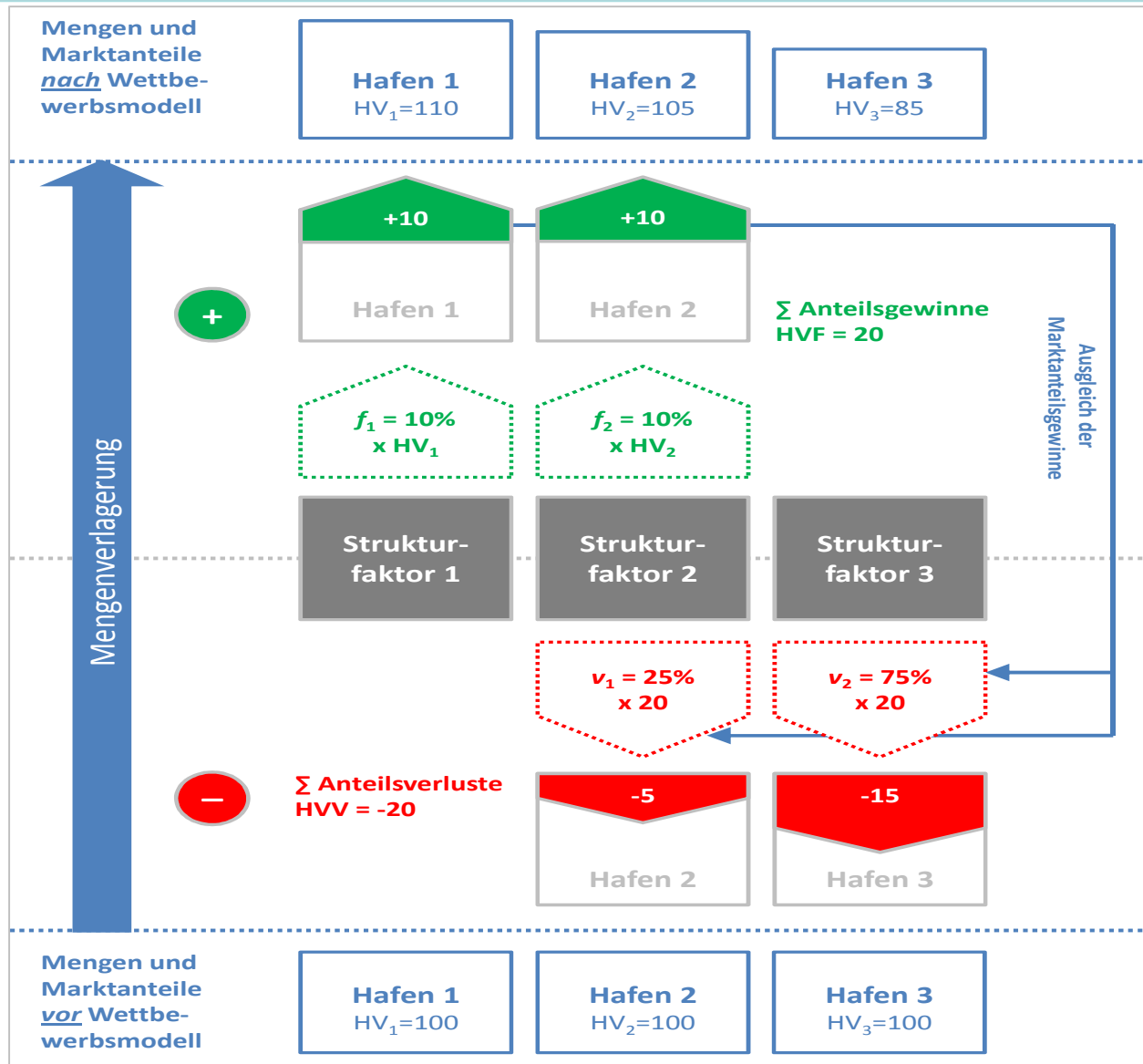
Gliederung

1. Aufgabenstellung
- 2. Methodisches Vorgehen und Ausgangsdaten**
3. Ergebnisse deutscher Häfen
4. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee-, Ostsee- und Mittelmeerraum
5. Wettbewerbsmodell und Wertdichten
6. Resümee

Los 2 Projektstruktur zur Bestimmung der Umschlagsprognose



Das Wettbewerbsmodell



Das Wertdichtenmodell

Wertdichtenentwicklung

Qualitätsentwicklung

Qualitätswachstum führt zur:

- 1) Verringerung der Handelsmengen bei konstantem realen Handel
 - 2) Verringerung des Anstiegs der Handelsmengen bei steigendem Handelsvolumen
- Hedonisches Verfahren

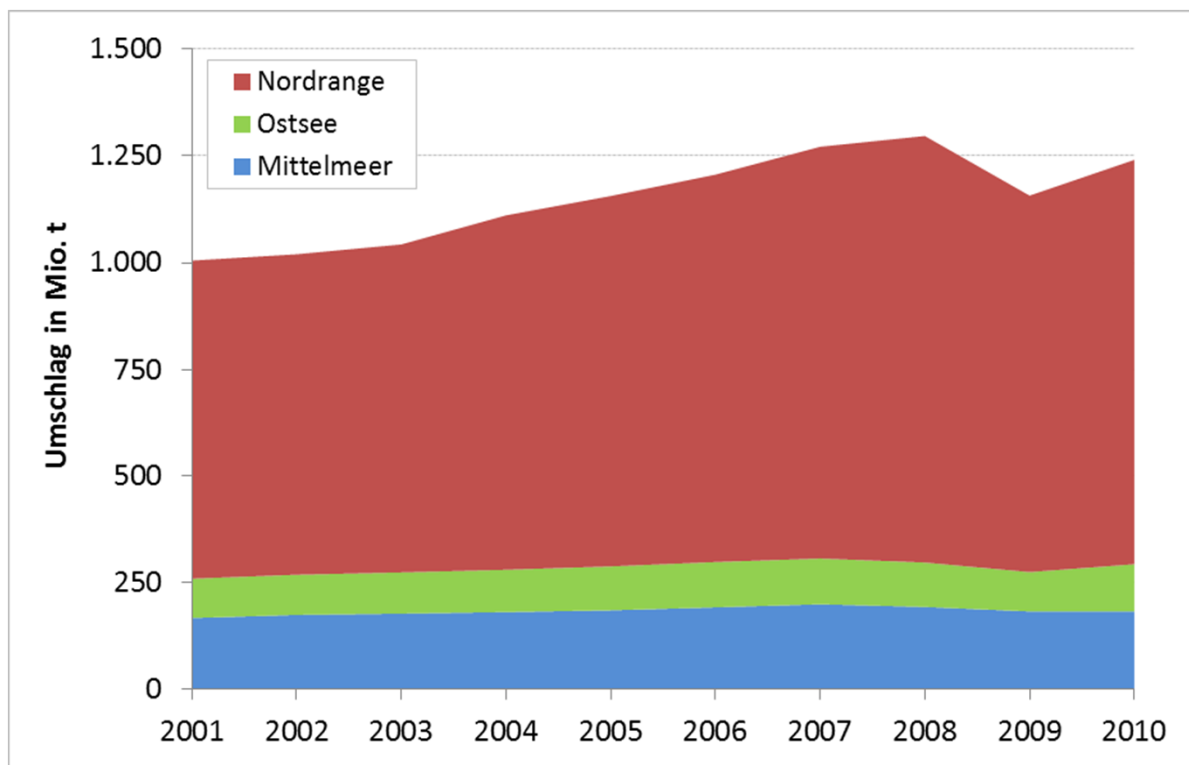


Güterstruktureffekt

Bei konstantem realen Handel kommt es aufgrund des Güterstruktureffekts zur Verringerung der Handelsmengen in Folge von:

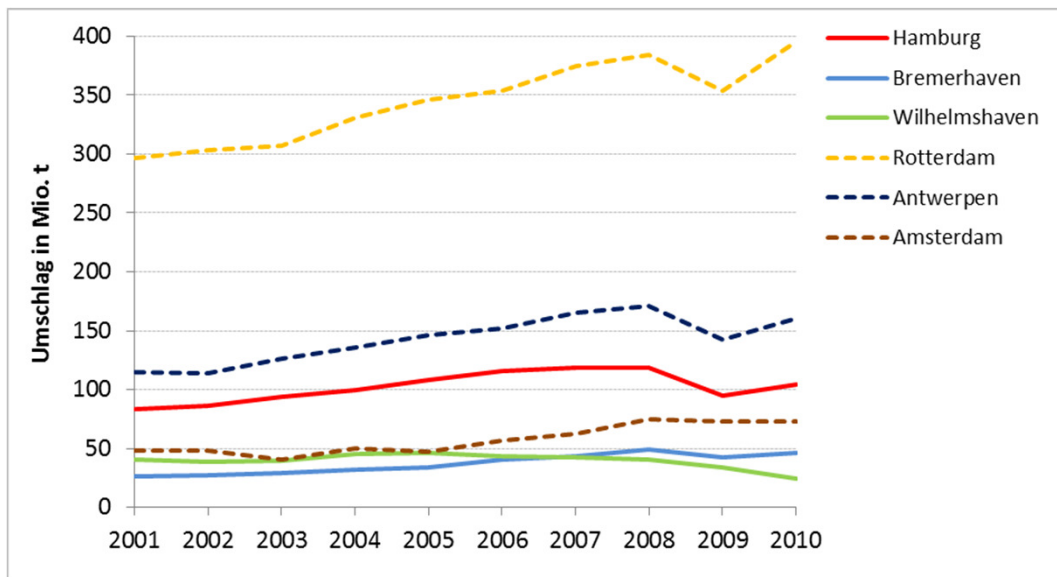
- 1) Verschiebungen der Anteile der einzelnen Handelsrelationen am relevanten Gesamthandelsaufkommen pro Gütergruppe
- 2) Veränderungen der inneren Zusammensetzung der Gütergruppen

Entwicklung der Seehäfen 2001 - 2010

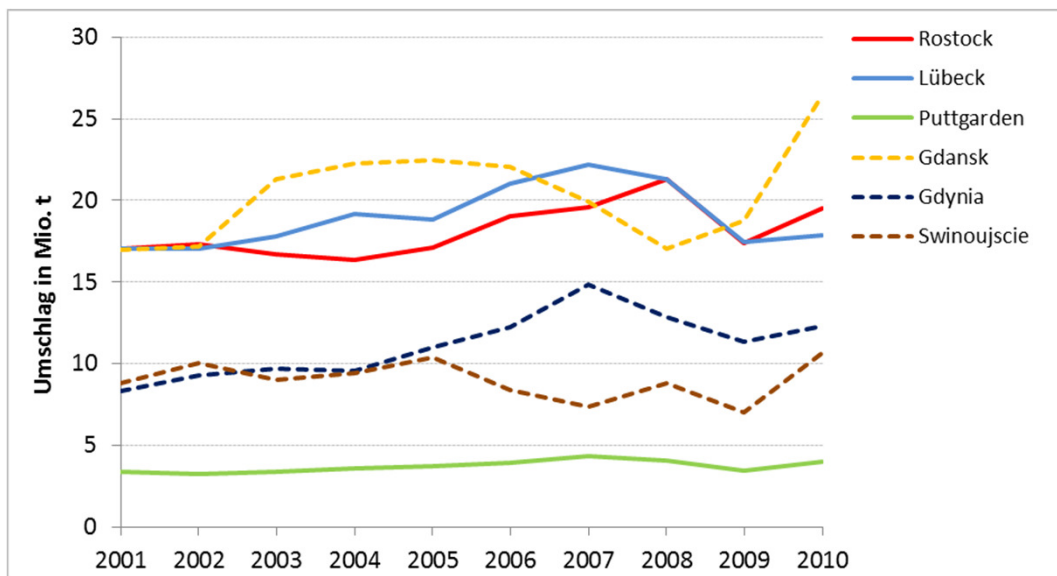


Seegebiet	2001	2008	2009	2010	2001-10 in % p.a.	Marktanteil 2010
Nordsee	746.108	999.686	882.573	947.780	2,7%	100,0%
Deutsche Häfen	189.362	256.333	208.670	216.279	1,5%	22,8%
Europäische Häfen	556.746	743.353	673.903	731.501	3,1%	77,2%
Mittelmeer	167.088	193.050	182.504	182.916	1,0%	100,0%
Ostsee	92.027	103.771	92.101	110.006	2,0%	100,0%
Deutsche Häfen	47.922	57.209	47.952	52.587	1,0%	47,8%
Europäische Häfen	44.105	46.562	44.149	57.419	3,0%	52,2%
Gesamt	1.005.223	1.296.507	1.157.178	1.240.702	2,4%	-

Entwicklung der Seehäfen 2001 - 2010



Hafen	Gesamtumschlag 2010	Marktanteil	2001-10 in % p.a.
Deutsche Häfen			
Nordsee	216.279	100,00%	1,50%
Hamburg	104.520	48,30%	2,60%
Bremerhaven	45.943	21,20%	6,30%
Wilhelmshaven	24.728	11,40%	-5,40%
Europäische Häfen			
Rotterdam	395.763	54,10%	3,30%
Antwerpen	160.012	21,90%	3,80%
Amsterdam	72.702	9,90%	4,70%



Hafen	Gesamtumschlag 2010	Marktanteil	2001-10 in % p.a.
Ostsee			
Ostsee	52.587	100,00%	1,00%
Rostock	19.489	37,10%	1,50%
Lübeck	17.854	34,00%	0,50%
Puttgarden	3.990	7,60%	1,90%
Europäische Häfen			
Gdansk	26.421	46,00%	5,00%
Gdynia	12.346	21,50%	4,40%
Swinoujscie	10.683	18,60%	2,20%

Entwicklung der Seehäfen 2001 - 2010

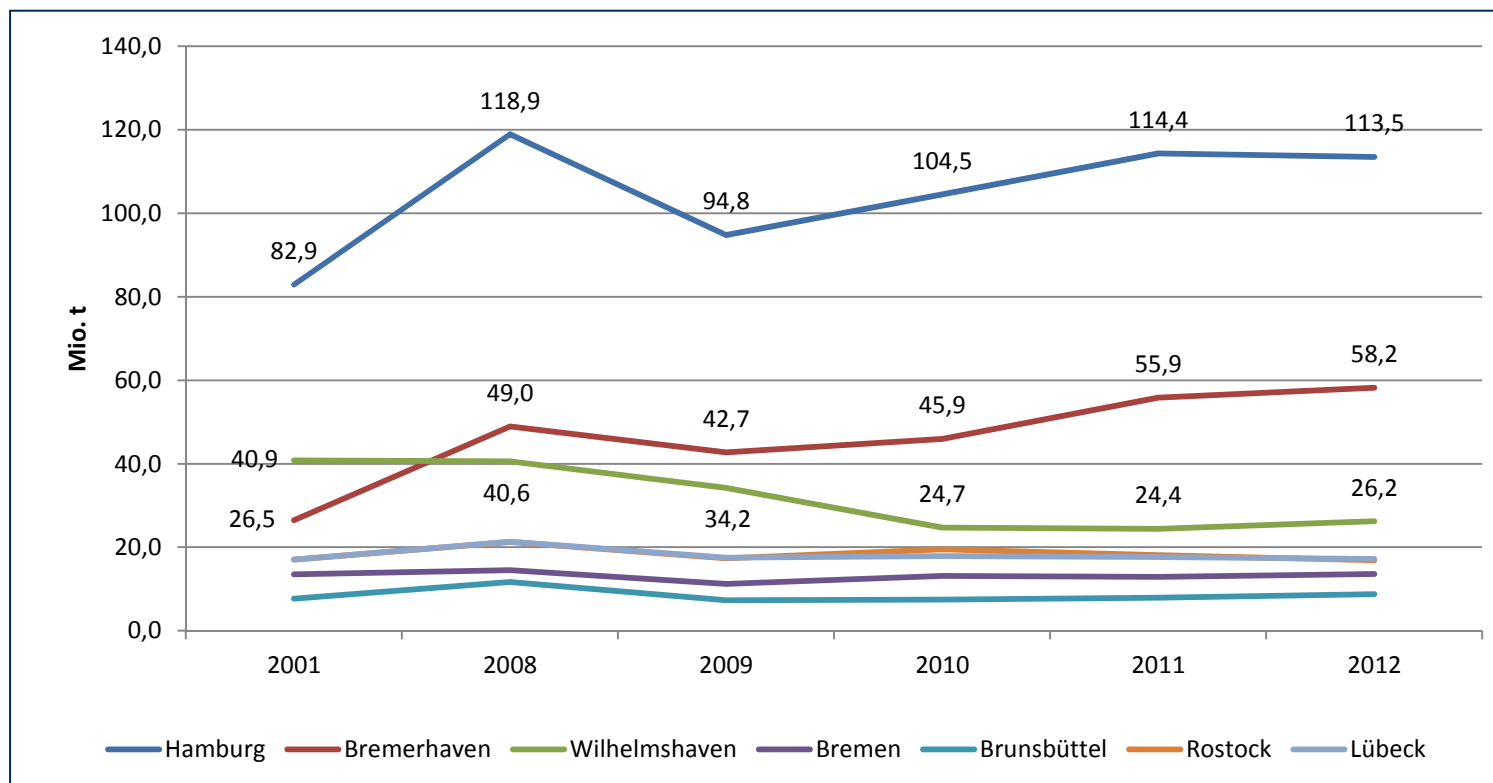
Umschlag in Tonnen

Hafen	See-Eingang	See-Ausgang	Gesamtumschlag	Marktanteil	2001-10 in % p.a.
Deutsche Häfen					
Nordsee	136.201	80.077	216.279	100,0%	1,5%
Hamburg	61.901	42.620	104.520	48,3%	2,6%
Bremerhaven	20.849	25.094	45.943	21,2%	6,3%
Wilhelmshaven	24.285	443	24.728	11,4%	-5,4%
Bremen	9.773	3.390	13.164	6,1%	-0,3%
Brunsbüttel	5.225	2.238	7.463	3,5%	-0,4%
Stade	3.307	1.915	5.222	2,4%	2,9%
Brake	3.990	1.156	5.146	2,4%	0,3%
Emden	2.675	1.643	4.319	2,0%	2,8%
Nordenham	3.027	225	3.252	1,5%	-1,2%
Cuxhaven	848	1.312	2.160	1,0%	5,7%
Papenburg	321	41	362	0,2%	-2,3%
Ostsee	29.968	22.619	52.587	100,0%	1,0%
Rostock	11.126	8.363	19.489	37,1%	1,5%
Lübeck	10.565	7.290	17.854	34,0%	0,5%
Puttgarden	1.574	2.415	3.990	7,6%	1,9%
Kiel	2.246	1.579	3.825	7,3%	1,5%
Wismar	2.236	1.221	3.457	6,6%	2,4%
Sassnitz	1.466	1.206	2.672	5,1%	-1,3%
Stralsund	263	545	808	1,5%	2,4%
Flensburg	492	0	492	0,9%	-3,0%
Gesamt	166.169	102.696	268.866	-	1,4%
Europäische Häfen					
Nordrange	489.288	242.214	731.501	100,0%	3,1%
Rotterdam	287.910	107.853	395.763	54,1%	3,3%
Antwerpen	83.861	76.151	160.012	21,9%	3,8%
Amsterdam	48.760	23.943	72.702	9,9%	4,7%
Le Havre	49.841	15.930	65.771	9,0%	0,1%
Zeebrügge	17.955	15.923	33.878	4,6%	1,8%
Seaports Groningen	961	2.414	3.375	0,5%	1,5%
Mittelmeer	128.644	54.272	182.916	100,0%	1,0%
Genua	30.123	11.305	41.428	22,6%	-0,4%
Triest	33.313	7.243	40.557	22,2%	-1,1%
Gioia Tauro	18.682	16.690	35.371	19,3%	5,9%
Venedig	21.654	4.558	26.212	14,3%	0,1%
Livorno	13.625	9.037	22.662	12,4%	0,9%
Koper	10.341	4.250	14.591	8,0%	5,4%
Rijeka	906	1.189	2.095	1,1%	-0,2%
Ostsee	27.015	30.405	57.419	100,0%	3,0%
Gdansk	9.465	16.957	26.421	46,0%	5,0%
Gdynia	7.499	4.847	12.346	21,5%	4,4%
Swinoujscie	6.234	4.449	10.683	18,6%	2,2%
Szczecin	3.817	4.152	7.969	13,9%	-2,5%
Gesamt	644.947	326.891	971.836	-	2,7%
Alle Häfen					
Gesamt	811.116	429.587	1.240.702	-	2,4%

Umschlag in TEU

Hafen	Gesamt	Marktanteil	2001-10 in % p.a.
Rotterdam	11.017.466	30,7%	6,9%
Antwerpen	8.144.370	22,7%	11,7%
Hamburg	7.905.518	22,0%	6,0%
Bremerhaven	4.858.328	13,5%	5,7%
Le Havre	2.369.281	6,6%	4,8%
Zeebrügge	1.436.758	4,0%	20,0%
Cuxhaven	66.040	0,2%	10,6%
Amsterdam	57.107	0,2%	1,7%
Bremen	17.172	0,0%	-4,8%
Seaports Groningen	2.452	0,0%	21,8%
Emden	956	0,0%	-36,5%
Brake	179	0,0%	-21,9%
Brunsbüttel	3	0,0%	100,0%
Nordenham	0	0,0%	-100,0%
Wilhelmshaven	0	0,0%	-100,0%
Nordsee	35.875.630	100,0%	7,5%
Gioia Tauro	3.896.666	61,0%	5,6%
Genua	1.020.049	16,0%	-4,4%
Koper	480.981	7,5%	21,2%
Livorno	369.862	5,8%	1,0%
Triest	261.055	4,1%	6,6%
Venedig	237.690	3,7%	5,9%
Rijeka	121.091	1,9%	7,3%
Mittelmeer	6.387.394	100,0%	2,4%
Gdansk	509.887	41,2%	47,2%
Gdynia	476.982	38,6%	7,4%
Lübeck	167.504	13,5%	14,2%
Szczecin	54.703	4,4%	13,6%
Kiel	24.856	2,0%	1,3%
Rostock	2.207	0,2%	25,7%
Sassnitz	137	0,0%	23,2%
Swinoujscie	119	0,0%	-41,6%
Ostsee	1.236.395	100,0%	15,6%
Gesamt	43.499.419	-	5,1%

Entwicklung ausgewählter Seehäfen 2001 - 2012



Hafen	2001	2008	2009	2010	2011	2012	2010-2011 in %	2011-2012 in %
Hamburg	82,9	118,9	94,8	104,5	114,4	113,5	9,4%	-0,7%
Bremerhaven	26,5	49,0	42,7	45,9	55,9	58,2	21,6%	4,3%
Wilhelmshaven	40,9	40,6	34,2	24,7	24,4	26,2	-1,4%	7,6%
Bremen	13,6	14,5	11,2	13,2	12,9	13,6	-1,8%	5,0%
Brunsbüttel	7,7	11,6	7,3	7,5	7,9	8,8	5,9%	11,1%
Rostock	17,1	21,3	17,4	19,5	18,1	16,9	-7,2%	-6,7%
Lübeck	17,0	21,3	17,5	17,9	17,7	17,2	-1,1%	-2,8%

Wesentliche Grundlagen für die Prognose 2030 LOS 1: IFO Prognose

	IFO - Los 2	
	Δ p.a.	Δ Gesamt 2010 - 2030
BIP	1,1%	25%
Importe	4,0%	119%
Exporte	3,6%	104%

Basis: Strukturdatenprognose für den Außenhandel ausgewählter Länder bis auf Kreisebene in Deutschland.

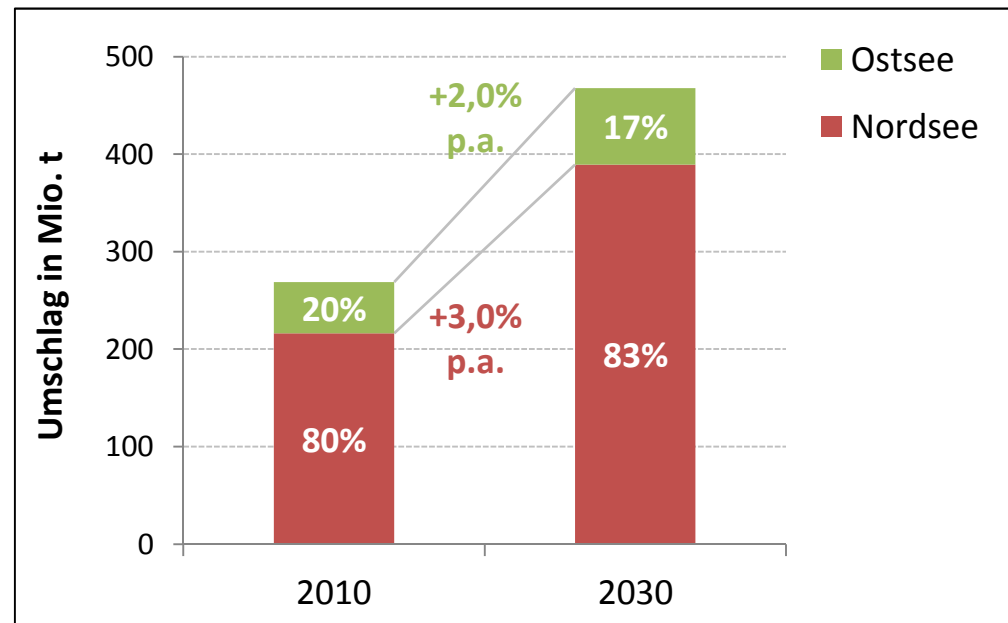
Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Methodisches Vorgehen und Ausgangsdaten
- 3. Ergebnisse deutscher Häfen**
4. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee-, Ostsee- und Mittelmeerraum
5. Wettbewerbsmodell und Wertdichten
6. Resümee

Ergebnis:

- Umschlag der deutschen Seehäfen wird von 2010 bis 2030 um 74 % bzw. um Ø 2,8 % p. a. steigen!
- Umschlagsvolumen wird von 269 Mio. t auf 468 Mio. t zunehmen!
- Nordseehäfen werden stärker wachsen als die Ostseehäfen!

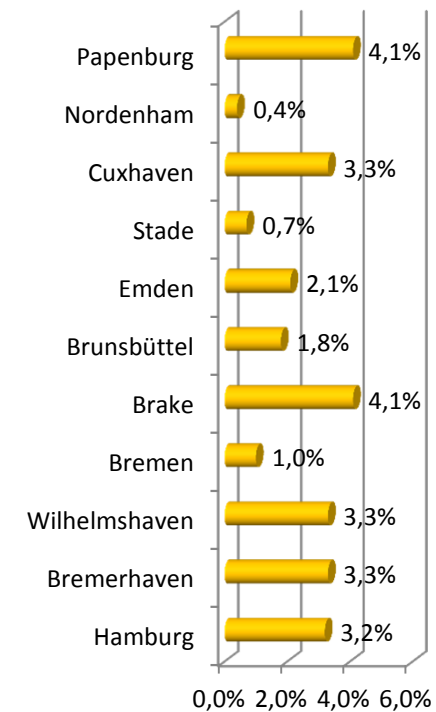
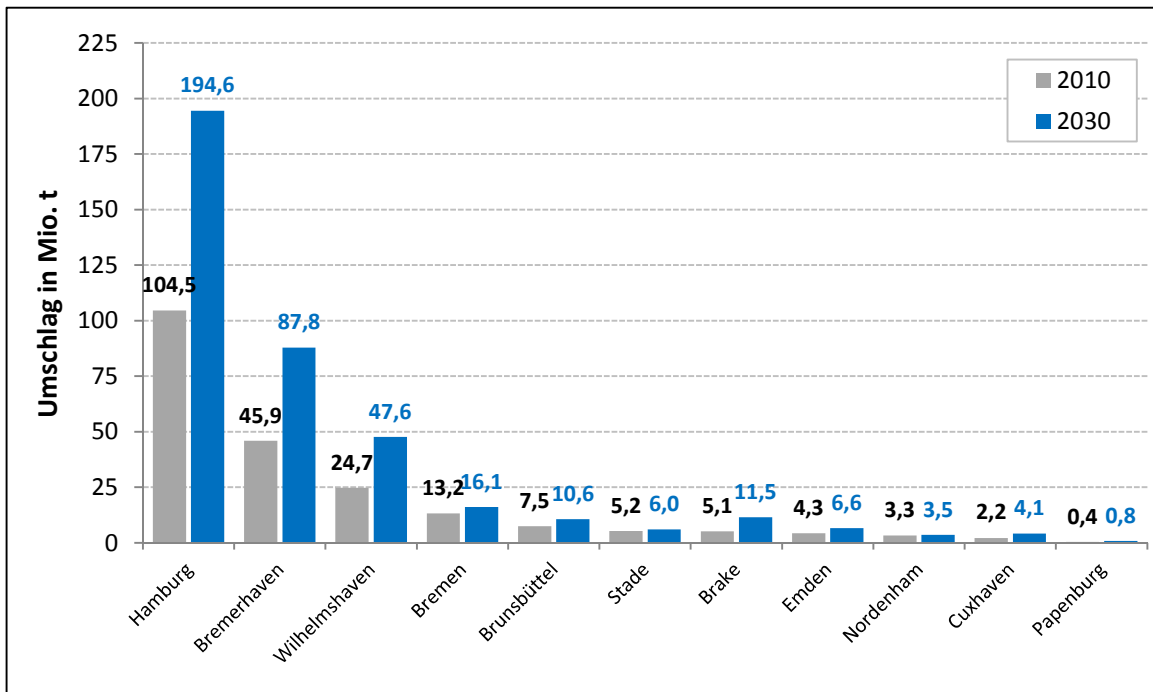
deutsche Seehäfen Umschlagsentwicklung und Marktanteile nach Seegebiet



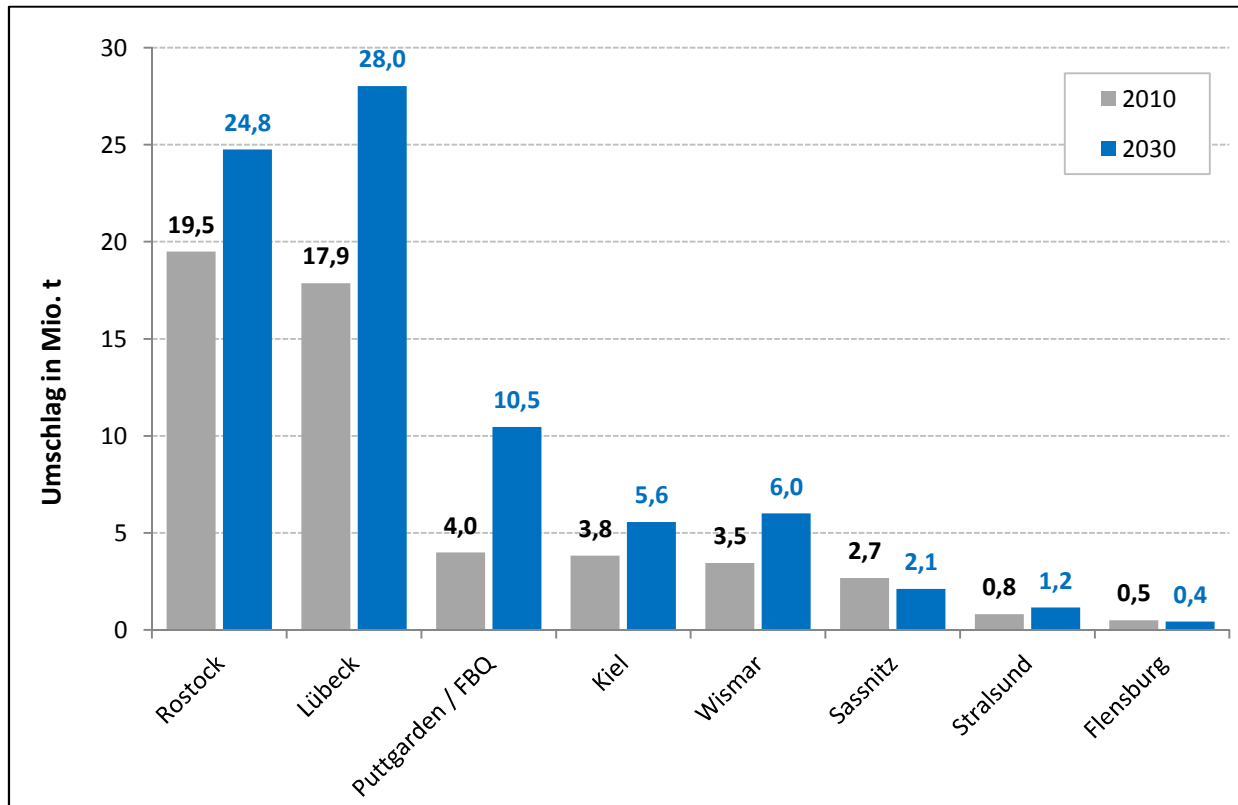
Umschlagsentwicklung der deutschen Nordseehäfen 2010 – 2030

Die großen deutschen Häfen werden weiter kontinuierlich wachsen!

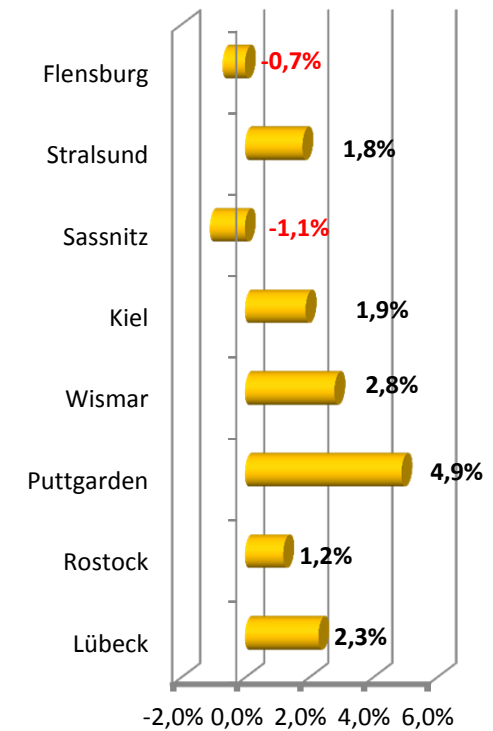
Ø Entwicklung 2010 -2030 in % p.a.



Umschlagsentwicklung der deutschen Ostseehäfen 2010 - 2030

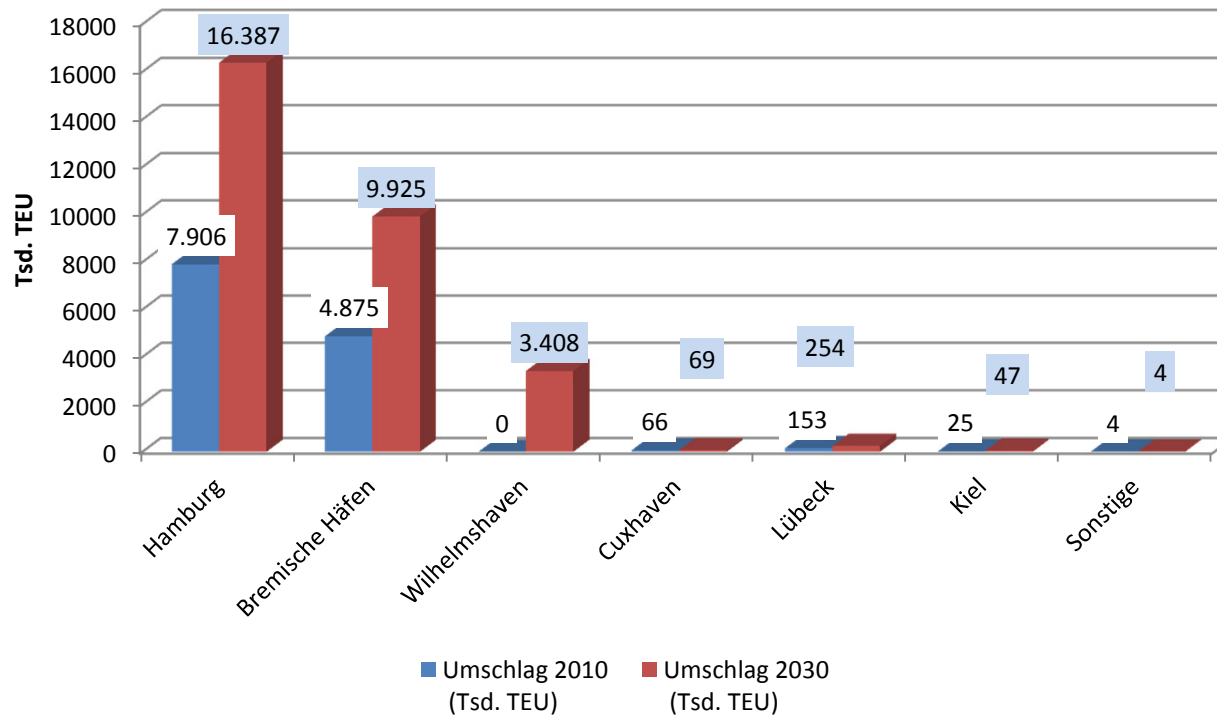


Ø Entwicklung 2010 -2030
in % p.a.

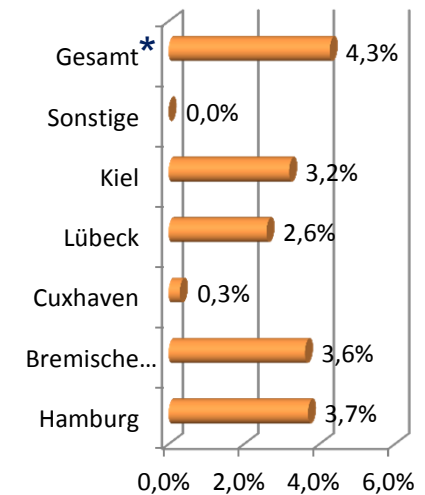


Der Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 wird weiter um Ø 4,3 %* p.a. wachsen!

Umschlag in Tsd. TEU 2010 und 2030



Ø % p.a. Umschlag (TEU)



Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 werden sich spürbar verringern!

*) die 4,3 % durchschnittliches Wachstum beinhalten auch den Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

Entwicklung deutscher Seehäfen

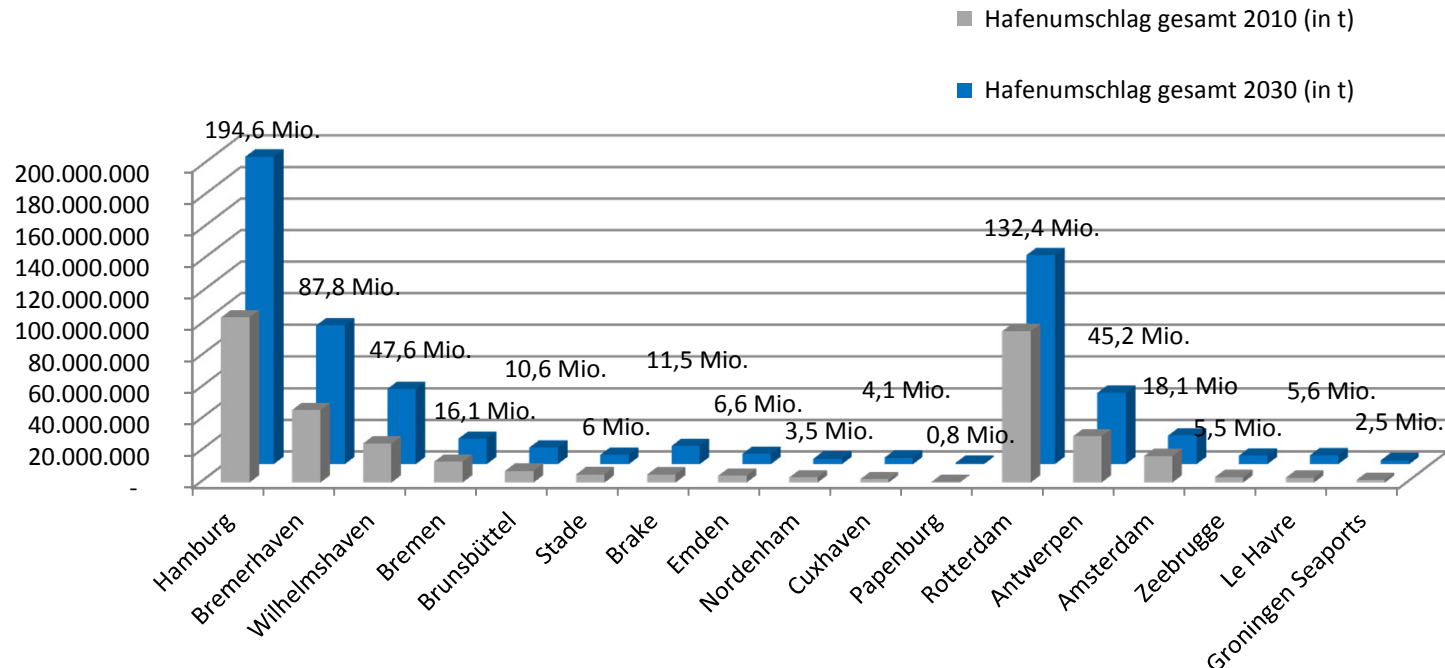
Hafen	Umschlag 2010 (Tsd. t)	Umschlag 2030 (Tsd. t)	Ø % p.a. Umschlag (t)	Umschlag 2010 (Tsd. TEU)	Umschlag 2030 (Tsd. TEU)	Ø % p.a. Umschlag (TEU)
Nordsee	216.278	389.264	3,0%	12.848	29.791	4,3%*
Hamburg	104.520	194.571	3,2%	7.906	16.387	3,7%
Bremerhaven	45.943	87.829	3,3%	4.858	9.897	3,6%
Wilhelmshaven	24.728	47.631	3,3%	-	3.408	-
Bremen	13.164	16.106	1,0%	17	28	2,5%
Brake	5.146	11.533	4,1%	0	0	3,7%
Brunsbüttel	7.463	10.560	1,8%	-	-	-
Emden	4.319	6.566	2,1%	1	1	1,9%
Stade	5.222	6.002	0,7%	0	0	4,4%
Cuxhaven	2.160	4.122	3,3%	66	69	0,3%
Nordenham	3.252	3.538	0,4%	-	-	-
Papenburg	362	805	4,1%	-	-	-
Ostsee	52.587	78.524	2,0%	180	303	2,6%
Lübeck	17.854	28.018	2,3%	153	254	2,6%
Rostock	19.489	24.759	1,2%	2	3	0,7%
Puttgarden	3.990	10.451	4,9%	-	-	-
Wismar	3.457	6.014	2,8%	-	-	-
Kiel	3.825	5.566	1,9%	25	47	3,2%
Sassnitz	2.672	2.124	-1,1%	0	0	0,9%
Stralsund	808	1.162	1,8%	-	-	-
Flensburg	492	430	-0,7%	-	-	-
Gesamtergebnis	268.865	467.788	2,8%	13.029	30.094	4,3%

*) 4,3 % durchschnittliches Wachstum resultieren auch aus dem Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Methodisches Vorgehen und Ausgangsdaten
3. Ergebnisse deutscher Häfen
- 4. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee-, Ostsee- und Mittelmeerraum**
5. Wettbewerbsmodell und Wertdichten
6. Resümee

Die Umschlagsentwicklung aller betrachteten Nordseehäfen 2010 – 2030

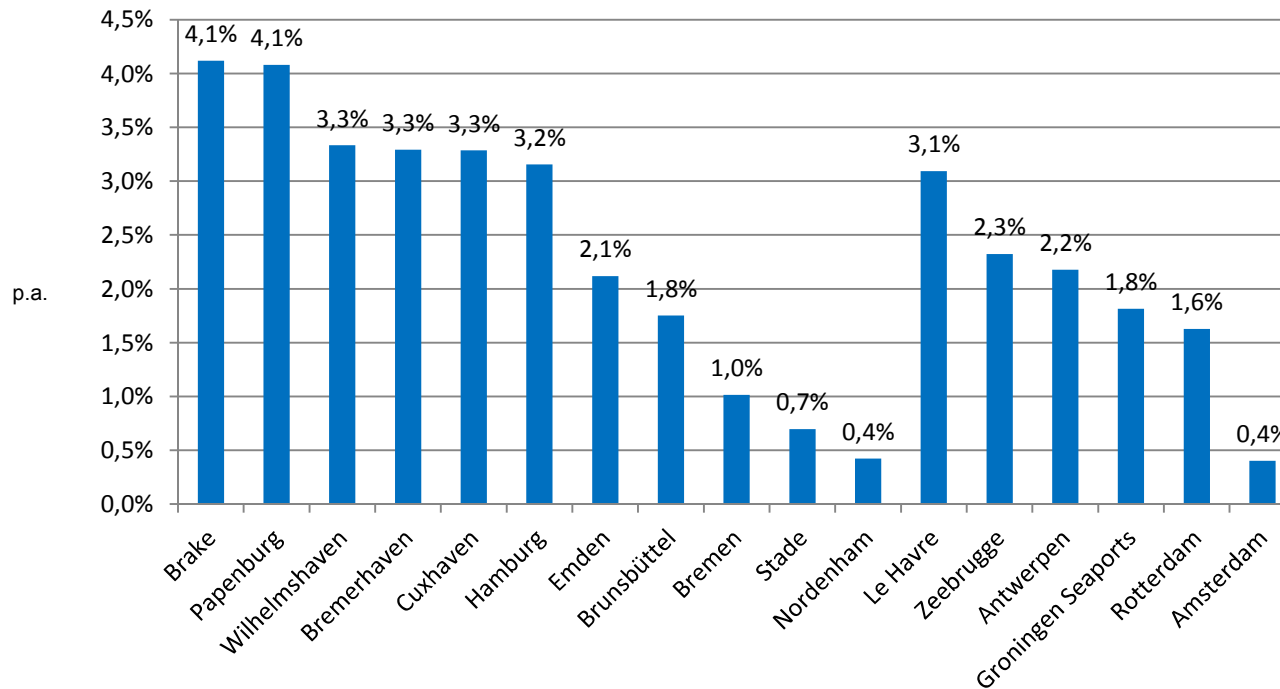


Das gesamte Umschlagsvolumen der deutschen Nordseehäfen wird **um 80% von 216 Mio. t in 2010 auf 389 Mio. t im Jahr 2030** anwachsen.

Dabei wachsen die Umschläge in den deutschen Nordseehäfen mit einer durchschnittlichen **jährlichen Rate von 3,0%** deutlich kräftiger als die in der Analyse berücksichtigten **deutschlandrelevanten** Umschlagsvolumen der Nordseehäfen Belgiens, der Niederlande und Frankreichs (jährliche **Rate: 1,7%**).

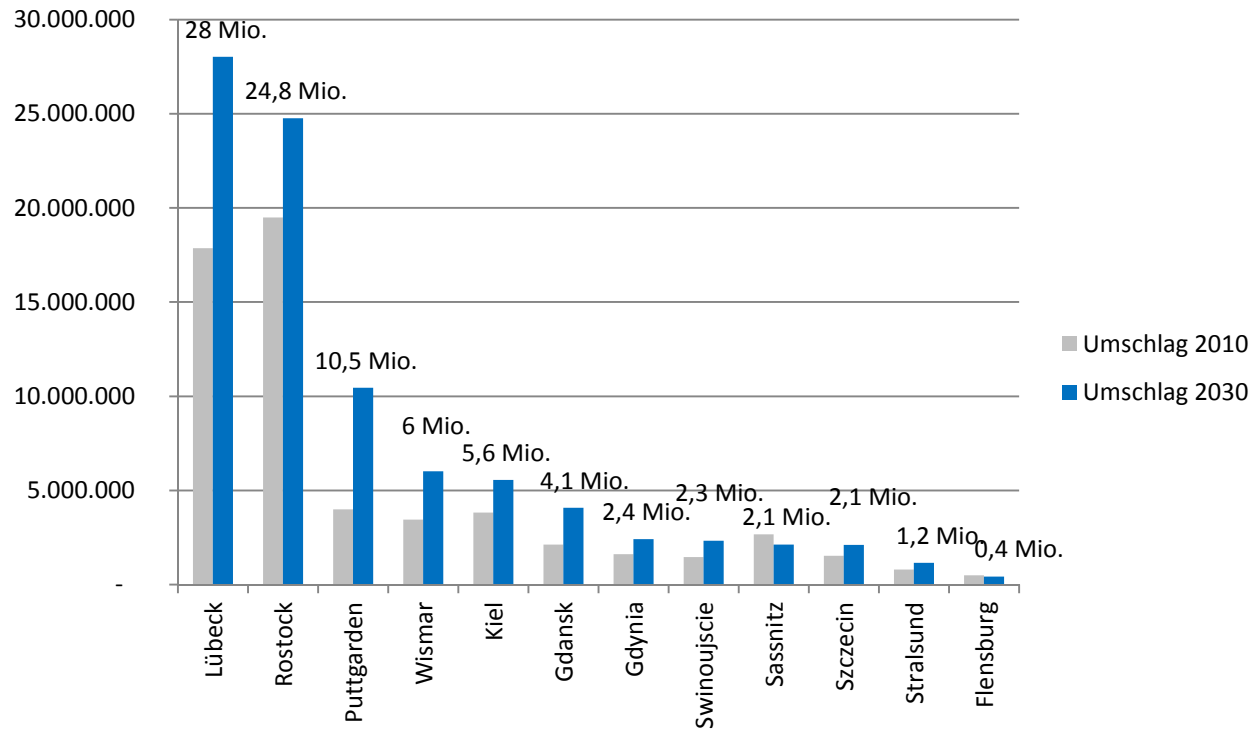
Insgesamt wird das **deutschlandrelevante** Umschlagsvolumen aller betrachteten Nordseehäfen um 63% von 367 Mio. t im Jahr 2010 auf rund 599 Mio. t im Jahr 2030 zunehmen. Dies entspricht einem **durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,5%**.

Die Wachstumsraten aller betrachteten Nordseehäfen 2010 – 2030 p.a.



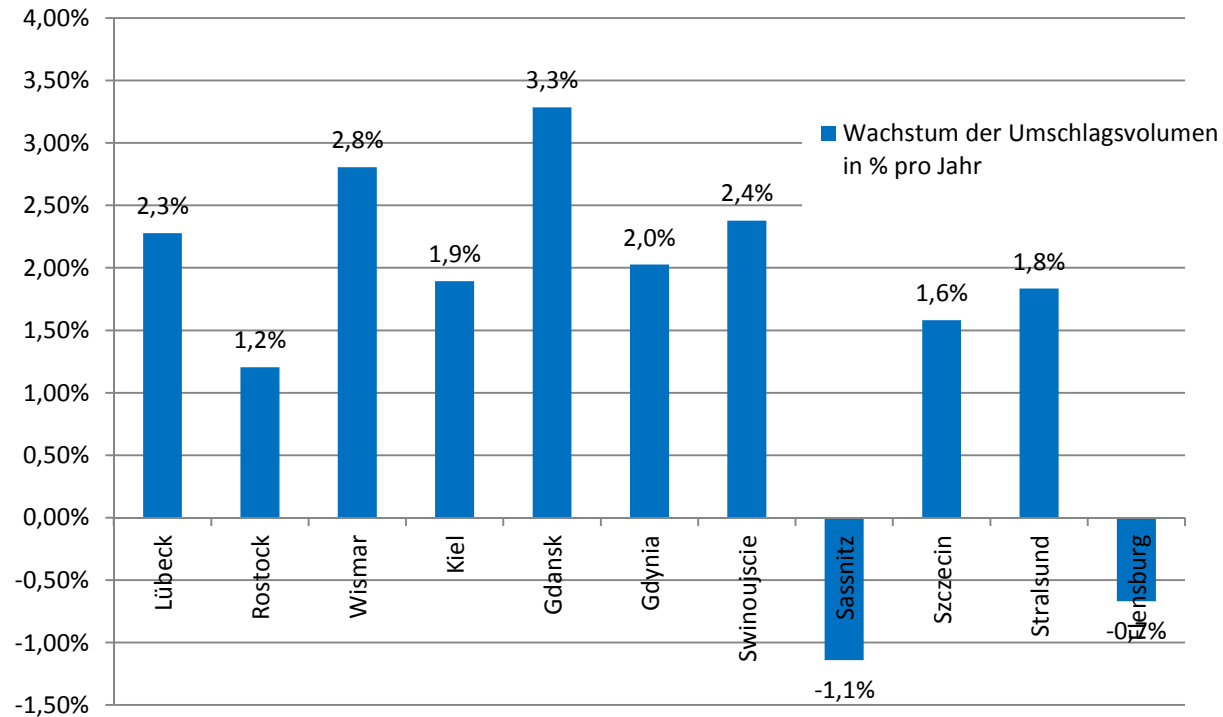
Die Wachstumsraten von Rotterdam und Antwerpen sind relativ gering wegen hoher Massengutanteile mit geringem Wachstum.

Umschlagsvolumen der Ostseehäfen in Tonnen 2010 und 2030



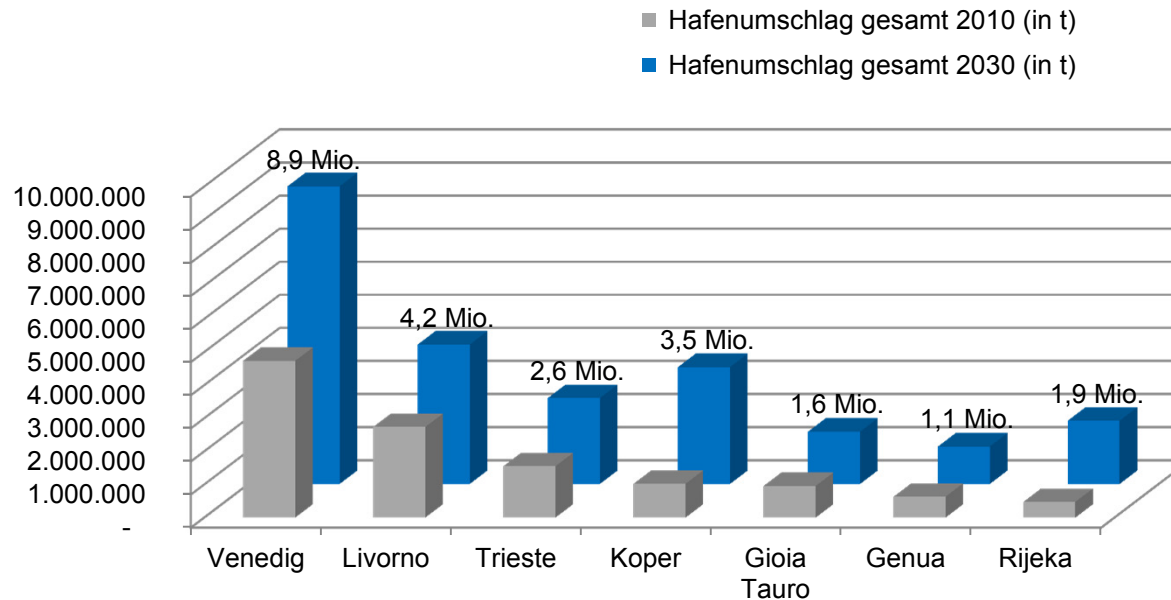
Das gesamte Umschlagsvolumen der deutschen Ostseehäfen wird **um 49 % von 52,6 Mio. t in 2010 auf 78,5 Mio. t im Jahr 2030** anwachsen. Die **deutschlandrelevanten** Umschlagsvolumen der ausländischen Häfen werden insgesamt **um 77 % von 6,7 Mio. t in 2010 auf 11,9 Mio. t in 2030** anwachsen.

Die Wachstumsraten aller betrachteten Ostseehäfen 2010 – 2030



Die Wachstumsraten der polnischen Ostseehäfen sind zwar prozentual relativ hoch, sie beziehen sich aber auf relativ geringe Ausgangsmengen.

Die Prognose der Mittelmeerhäfen 2010 – 2030



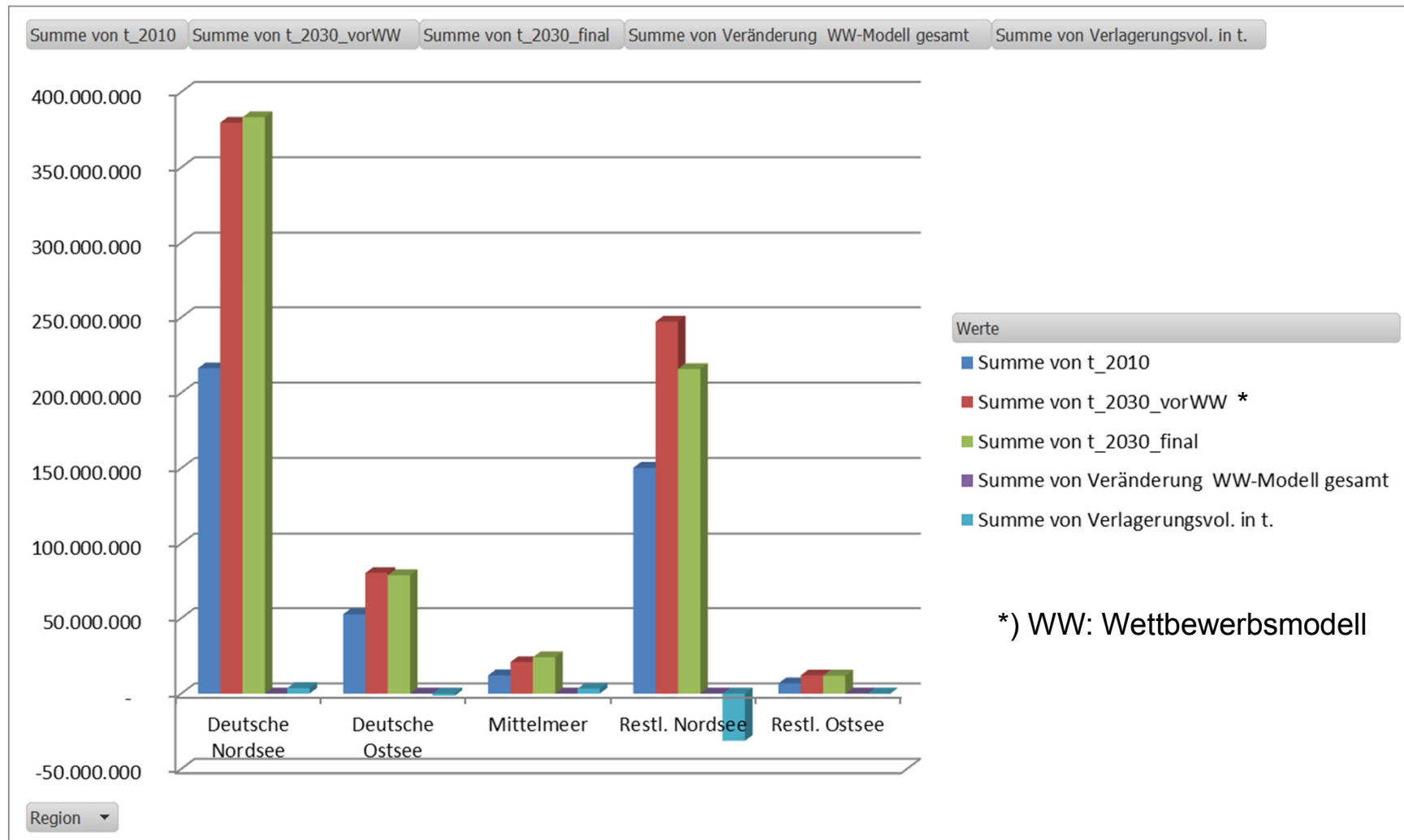
Das **deutschlandrelevante** Umschlagsvolumen der Mittelmeerhäfen wird zwischen 2010 und 2030 stärker zunehmen als die entsprechenden Verkehre der Nord- und Ostseehäfen.

Insgesamt werden die betrachteten Umschlagsvolumen der Mittelmeerhäfen bis 2030 um 98% von 12,1 Mio. t auf 24,0 Mio. t ansteigen.

Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Methodisches Vorgehen und Ausgangsdaten
3. Ergebnisse deutscher Häfen
4. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee-, Ostsee- und Mittelmeerraum
- 5. Wettbewerbsmodell und Wertdichten**
6. Resümee

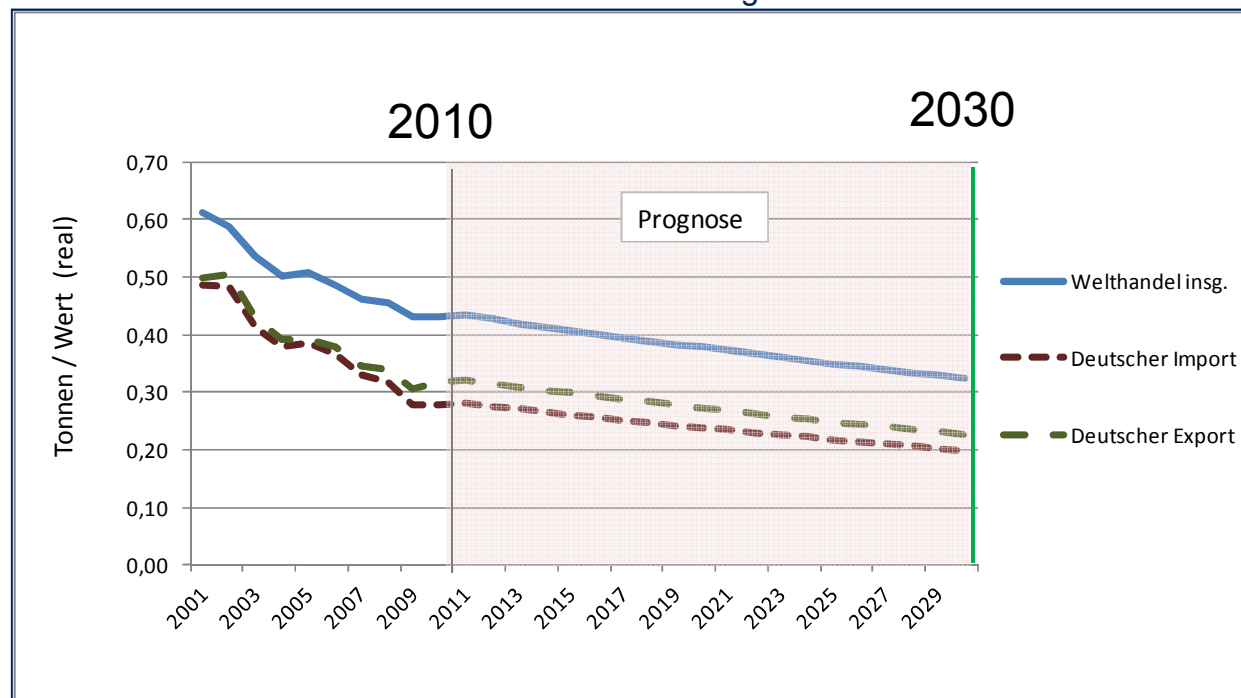
Ergebnis des Wettbewerbsmodells



Beispiel für Qualitätswachstum – Entwicklung (Tonnen pro Realwert)

Bei konstantem realen Handel kommt es aufgrund des Qualitätswachstums zu einer Verringerung der Handelsmengen. Lässt man die Annahme des konstanten realen Handels weg und unterstellt einen wachsenden Handel laut Prognose, dann steigen die Handelsvolumen folglich weniger stark als bei konstanter Qualität der Güter.

Illustration Qualitätseffekt: Sinkendes Handelsvolumen bei konstantem realen Handel
- Chemische Erzeugnisse



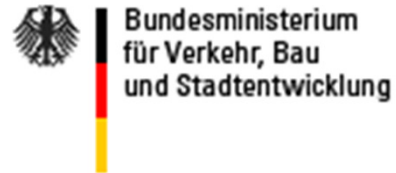
Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Methodisches Vorgehen und Ausgangsdaten
3. Ergebnisse deutscher Häfen
4. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee-, Ostsee- und Mittelmeerraum
5. Wettbewerbsmodell und Wertdichten
- 6. Resümee**

Resümee

- Die Umschläge deutscher Seehäfen werden auch im Zeitraum 2010 – 2030 weiter signifikant um 2,8 % p.a. wachsen.
- Dieses Wachstum liegt deutlich über dem im Zeitraum 2001 bis 2010 realisierten durchschnittlichen Anstieg von 1,4 % p.a..
- Der neue Tiefseewasserhafen Wilhelmshaven wird einen relativ großen Anteil des Wachstums an Containerverkehren aufnehmen.
- Verlagerungseffekte wird es in Richtung Mittelmeer und durch Direktanläufe in die Ostsee geben, allerdings auf geringem Niveau (in absoluten Zahlen).

Die Prognose wurde erstellt im Auftrag des



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ansprechpartner:

MWP GmbH

Dr. Martin Makait

E-Mail: makait@mwp-hamburg.de

Tel.: 040 39109030